

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA – UFPB
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS – CCJ
COORDENAÇÃO DO CURSO DE DIREITO – CAMPUS JOÃO PESSOA
COORDENAÇÃO DE MONOGRAFIA**

DOUGLAS DA COSTA MOREIRA

**RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO:
Análise do assalto como fortuito externo**

**JOÃO PESSOA
2019**

DOUGLAS DA COSTA MOREIRA

**RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO:
Análise do assalto como fortuito externo**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Graduação em Direito de João Pessoa do Centro de Ciências Jurídicas da Universidade Federal da Paraíba como requisito parcial da obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientador: Dr. Jonábio Barbosa dos Santos

JOÃO PESSOA

2019

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

M838r Moreira, Douglas da Costa.

Responsabilidade civil das empresas de transporte coletivo: Análise do assalto como fortuito externo / Douglas da Costa Moreira. - João Pessoa, 2019.
73 f.

Orientação: Jonábio Barbosa Dos Santos.
Monografia (Graduação) - UFPB/CCJ.

1. Responsabilidade Civil. 2. Cláusula de incolumidade.
3. Fortuito Externo. 4. Transporte. 5. Assalto. I. Dos Santos, Jonábio Barbosa. II. Título.

UFPB/CCJ

DOUGLAS DA COSTA MOREIRA

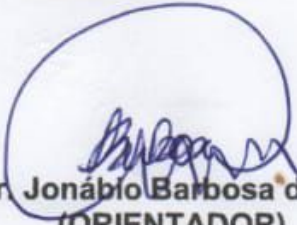
**RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO:
Análise do assalto como fortuito externo**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Graduação em Direito de João Pessoa do Centro de Ciências Jurídicas da Universidade Federal da Paraíba como requisito parcial da obtenção do grau de Bacharel em Direito.

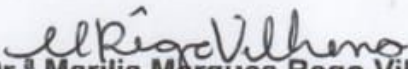
Orientador: Dr. Jonábio Barbosa dos Santos

DATA DA APROVAÇÃO: 07 DE MAIO DE 2019

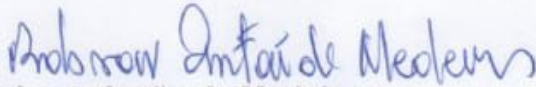
BANCA EXAMINADORA:



**Prof. Dr. Jonábio Barbosa dos Santos
(ORIENTADOR)**



**Prof.ª Dr.ª Marília Marques Rego Vilhena
(AVALIADORA)**



**Prof. Dr. Robson Antão de Medeiros
(AVALIADOR)**

**Aos meus pais, cujos esforços tornaram este
momento possível.**

AGRADECIMENTOS

Os meus mais sinceros votos de gratidão aos meus pais, que se fizeram presente em toda minha vida e se sacrificaram para me oferecer um bem de inestimável valor: o amor.

A todos os meus amigos que compartilharam, de alguma forma, da minha jornada: Brenda, minha eterna dupla, que dividiu comigo os percalços da vida acadêmica; aos integrantes da “bancada”, Felipe, Pedro, Paris, Daniel, Caio, Thiaguinho e Zé Eduardo, que protagonizaram diversas reuniões produtivas, tanto dentro quanto fora da UFPB; Àqueles que, por muito tempo, foram minha companhia, quase religiosamente, na diversão, tão importante para aplacar as dores cotidianas, e que, com certeza, posso contar também nos dias difíceis: Luiz Ricardo, Laíse, Andrea, Aninha e Matheus Andrade; à minha parceira de luta e de trabalho, Regina Alice, a quem admiro e tenho a honra de ter como amiga.

A todos os professores da graduação, que contribuíram, de alguma forma, para o meu crescimento intelectual e pessoal, em especial o meu orientador, o professor Jonábio, a quem considero um exemplo de profissional e de pessoa, que aceitou o desafio de oferecer uma parte do seu tempo no desenvolvimento deste trabalho

Por fim, agradeço a todos, ainda que não os tenha nomeado, que fazem e fizeram parte da minha vida.

Não há motivo para festa: Ora esta!

Eu não sei rir à toa!

Fique você com a mente positiva

Que eu quero é a voz ativa (ela é que é uma boa!)

(Conheço meu lugar – Belchior)

RESUMO

Uma das principais obrigações do transportador é a expressa na cláusula de incolumidade, que impõe ao concessionário a obrigação de levar o passageiro ao seu destino sem que haja danos à sua integridade física e psíquica ou a sua bagagem. O contratante e seus bens, no entanto, vem sendo, frequentemente, alvo de terceiros imbuídos do desejo de subtrair a riqueza alheia. Ante à tendência evolutiva da responsabilidade civil, que aponta na direção de minorar a quantidade de danos sem a respectiva compensação e o crescente aumento da criminalidade na sociedade brasileira, avoluma-se de importância os prejuízos sofridos pelos usuários do serviço de transporte coletivo em decorrência de assaltos. Modalidade contratual pautada no regime de responsabilidade objetiva, o transporte é imprescindível ao exercício da vida moderna e consta como direito social inscrito na Constituição Federal. Ainda que vacilante no fim do Século XX, a jurisprudência do Superior Tribunal De Justiça consolidou, atualmente, o entendimento de que os assaltos constituem fortuito externo e, portanto, não há obrigação do transportador de reparar o prejuízo sofrido pelos passageiros, orientação compartilhada pela maior parcela da doutrina, que defende que os mecanismos de enfrentamento aos criminosos causaria desequilíbrio econômico-financeiro no contrato administrativo firmado com o Estado. Nas grandes cidades brasileiras, a prática de roubos e furtos em ônibus tornou-se corriqueira e as empresas não adotaram nenhuma medida capaz de reduzi-los. Por outro lado, as empresas tem investido em tecnologia com o objetivo de evitar fraudes no pagamento das passagens. Como desdobramento do princípio da vulnerabilidade, o Estado deve intervir nas relações de consumo, impondo um reforço na cláusula de segurança, por intermédio da inserção, no processo licitatório, de instrumentos que reforcem a cláusula de segurança e reduzam a incidência dos assaltos a ônibus.

Palavras-chave: Responsabilidade civil. Cláusula de incolumidade. Fortuito externo. Transporte. Assalto.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADCT - ATO DAS DISPOSIÇÕES CONSTITUCIONAIS TRANSITÓRIAS

ART. - ARTIGO

CC - CÓDIGO CIVIL

CDC - CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

CRFB - CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA

RESP - RECURSO ESPECIAL

STF - SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

STJ - SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

TJ – TRIBUNAL DE JUSTIÇA

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
2 CONTRATO DE TRANSPORTE	12
2.1 Considerações iniciais sobre o contrato de transporte	12
2.2 Características do contrato de transporte.....	14
2.3 A cláusula de incolumidade	17
2.4 A relação de consumo no transporte.....	18
2.5 O transporte na modalidade concessão de serviço público	21
2.6 A interação dos diplomas que regulam o contrato de transporte	24
3 RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO	27
3.1 Esboço histórico da responsabilidade civil	27
3.2 Espécies de responsabilidade	30
3.3 A responsabilidade dos concessionários de serviços públicos	33
3.4 A responsabilidade das empresas de transporte coletivo	36
4 O ASSALTO COMO EXCLUDENTE DE RESPONSABILIDADE	46
4.1 O caso fortuito e a força maior	46
4.2 O assalto como caso fortuito	49
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	64
REFERÊNCIAS.....	67

1 INTRODUÇÃO

O instituto da responsabilidade civil é um dos que mais sofreu mutações na história do Direito, com mudanças radicais de paradigmas que já estavam consolidados em determinadas épocas. O preceito fundamental elaborado por Ulpiano e fixado no Digesto, o *neminem laedere*, ou seja, não se dever lesar a outrem, é a diretriz básica da responsabilização civil. Os indivíduos devem guiar-se pela premissa que a ninguém é autorizado causar danos a outrem, porém, se isso acontecer, deverá repará-lo a fim de restaurar o estado anterior.

A industrialização e o avanço da tecnologia criaram uma nova gama de situações potencialmente perigosas e desconhecidas pelas sociedades anteriores. A tendência evolutiva da responsabilidade civil aponta no sentido de mitigar o maior número possível de danos, para que, a cada lesão ocorrida, o correspondente dever de indenizar seja atribuído a alguém. É cada vez menor a identificação de eventos danosos que não recaem na esfera de responsabilidade de outros indivíduos.

Com a maior parte da população migrando para as cidades, a existência de uma rede eficiente de transporte coletivo é imprescindível à qualidade de vida das pessoas, pois o modelo de sociedade que aposta nos carros particulares como principal meio de transporte mostrou-se insustentável a longo prazo nas grandes cidades, que convivem com enormes congestionamentos de trânsito. Seja pela necessidade da criação de um modelo de sociedade em que o transporte público se torne preponderante para corrigir transtornos no trânsito ou pelos altos custos na aquisição de um carro particular, o transporte coletivo é o principal meio de locomoção dos brasileiros. Todos os dias milhões de brasileiros embarcam em ônibus, trens, metrô e outros meios de transporte público para se deslocarem nas cidades. A importância do transporte foi percebida pelo legislador, que o erigiu a direito social no art. 6º da Constituição Federal de 1988, por meio da emenda constitucional número 90 de 2015. O fato anterior, aliado à constância das relações que envolvem o transporte de passageiros elevou o contrato de transporte a um dos mais relevantes do ordenamento jurídico. O pacto celebrado entre o passageiro e transportador é dos mais frequentes na sociedade brasileira e acarreta uma grande gama de controvérsias jurídicas.

Os transportes coletivos reúnem grande quantidade de pessoas em um mesmo espaço, o que atrai a atenção de criminosos com a intenção de subtrair bens alheios para locupletamento ilícito, e a ação armadas de indivíduos dentro dos veículos de transporte público tornou-se corriqueira e faz parte do dia-a-dia das grandes cidades. Uma das questões mais problemáticas relativa ao contrato de transporte é o encaixe dos assaltos a ônibus na categoria de fortuito externo, situação apta a exonerar de responsabilidade o transportador. Na última década do século XX, a jurisprudência brasileira era conflitante, ora atribuindo responsabilidade ao transportador e ora exonerando-o.

O cenário hodierno demonstra que os assaltos são fatos corriqueiros para os passageiros que se utilizam do transporte coletivo. No entanto, cuida-se de lesão a direitos de outrem, consubstanciada em agressão ao patrimônio, a integridade física e psíquica de pessoas em que não há ressarcimento dos prejuízos causados, pois as empresas de transporte coletivo são exoneradas do dever de indenizar. Diante disso, este trabalho indaga as seguintes questões: Quais os limites da responsabilidade do transportador? Qual a posição da jurisprudência e da doutrina sobre o assalto como fortuito? Qual o papel do Estado na relação jurídica em questão? Perante o vigente posicionamento da jurisprudência, há alternativas para atenuar os danos causados?

Com o escopo de responder aos questionamentos acima, este trabalho monográfico utilizar-se-á de pesquisa do tipo dogmático-instrumental, visto que será municiado pela doutrina, legislação e jurisprudência.

O método empregado será o dedutivo, na medida em que partirá de uma abordagem genérica, qual seja, a responsabilidade civil, para se chegar ao ponto específico do assalto como fortuito, apto a exonerar de responsabilidade o transportador.

A técnica de pesquisa adotada será a bibliográfica, pois o trabalho será construído a partir da leitura de livros, artigos científicos, precedentes judiciais e pela legislação.

O presente trabalho se propõe a discutir os limites da responsabilidade do transportador em caso de assalto. Para tanto, ele será dividido em três capítulos. O primeiro capítulo abordará a evolução histórica da responsabilidade do transportador, desde o seu primeiro diploma regulador até os parâmetros inaugurados pela Constituição de 1988 e o Código Civil de 2002. Cuidará, também, das características próprias do contrato de transporte e aborda ponto fundamental para a compreensão da

responsabilidade do transportador: a cláusula de incolumidade, que explicita o dever de o transportador zelar pela integridade física e psíquica do passageiro. Tratará, também, de aspectos que tornam especial o contrato entre a empresa de transporte coletivo e os passageiros em relações aos demais contratos de transportes, já que se trata de uma relação jurídica complexa regulada por diversos diplomas.

O segundo capítulo será inaugurado com observações sobre a história da responsabilidade civil de modo geral, na qual se nota uma tendência a constante transformação e alargamento do dever de indenizar na vida em sociedade. Abordará, igualmente, espécies de responsabilidade, segundo a fonte da obrigação, o fundamento e ao agente, classificando na categoria adequada a responsabilidade do transportador e sua consequência jurídica. Posteriormente, será discutida a responsabilidade dos concessionários de serviços públicos, já que, a princípio, a obrigação de fornecer transporte público é do Estado, que poderá fazê-lo por meio de um particular. Por fim, se analisará a responsabilidade da empresa de transporte coletivo, discorrendo sobre os elementos necessários para que surja o dever de indenizar.

Por último, no capítulo três, será abordada a posição da doutrina e da jurisprudência sobre a classificação do assalto como fortuito gerador de isenção de responsabilidade, a definição do que seja fortuito e sua mutação em relação à cada época e contrato. Será discutido, também, o alcance da cláusula de segurança no contrato de transporte e o papel que o poder executivo e legislativo poderiam exercer frente à questão e como a orientação do STJ e a inércia do poder executivo e legislativo em debater o problema tem contribuído para omissão das empresas de transporte coletivo, que permanecem indiferentes à situação e não adotam medidas capazes de diminuir os furtos e roubos.

2 CONTRATO DE TRANSPORTE

2.1 Considerações iniciais sobre o contrato de transporte

No modelo de economia capitalista, no qual há intensa circulação de bens e serviços, os contratos são a mola propulsora da atividade econômica. O dogma da autonomia da vontade burguês encontrou terreno fértil nesse negócio jurídico que se tornou indispensável às relações cotidianas. O Código Civil de 1916, gestado no século passado por Clóvis Beviláqua, era silente a respeito do contrato de transporte, deixando desamparada legalmente uma grande gama de relações jurídicas, que viria a aumentar consideravelmente com a industrialização do país e a migração da população dos campos para a cidade. A jurisprudência, atenta às modificações sociais, passou a aplicar, por analogia, o decreto 2.681 de 1912, que regulava a responsabilidade civil das estradas de ferro, aos bondes, ônibus e outros meios de transporte¹. O decreto 2.681², já no início do século XX, consagrava a responsabilidade objetiva, imputando às ferrovias o dever de provar o caso fortuito, a força maior ou a culpa da vítima, conforme se vê:

Art. 17 – As estradas de ferro responderão pelos desastres que nas suas linhas sucederem aos viajantes e de que resulte a morte, ferimento ou lesão corpórea.

A culpa será sempre presumida, só se admitindo em contrário alguma das seguintes provas:

1ª - Caso fortuito ou força maior;

2ª - Culpa do viajante, não concorrendo culpa da estrada.

Com base na Lei 12.587 de 2012, que instituiu a política nacional de mobilidade urbana, considera-se transporte público coletivo o serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público (Art.4º, VI)³. A relevância social dos

¹ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2015, p.399.

² BRASIL. Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2681_1912.htm>. Acesso em: 09 dez. 2018.

³ BRASIL. Lei 12.587 de 3 de janeiro de 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: 09 dez. 2018.

transportes públicos eleva o contrato de transporte a um dos importantes da sociedade contemporânea. De acordo com estudo divulgado pelo IPEA em 2011, 65% da população das capitais dos estados brasileiros utilizam transporte público como meio de locomoção, enquanto nas demais cidades o índice cai para 36%⁴. No ano de 2012, os brasileiros percorreram 432 bilhões de quilômetros, e, dentre todos outros meios de transporte, o transporte coletivo representou 57,2% desta fatia⁵. Diante deste cenário, avoluma-se a importância e repercussão jurídica do contrato de transporte

O Código Civil de 2002, inovando em relação ao seu antecessor, disciplinou expressamente o contrato de transporte e o definiu, no art. 730, como aquele pelo qual uma pessoa se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para o outro, pessoas ou coisas⁶. Para que se configure o referido contrato típico, o deslocamento daqueles citados anteriormente deve ser a atividade principal, pois, conforme preleciona Gonçalves⁷:

Não basta, todavia, efetuar o deslocamento de pessoas e coisas de um lugar para outro. É mister que o objeto da avença seja especificamente o deslocamento, pois a relação de transporte pode apresentar-se como acessória de outro negócio jurídico, como na hipótese em que o fabricante vende uma mercadoria que deverá ser entregue em outra praça. Se o transporte é secundário ou acessório de outra prestação, o contratante, seja vendedor ou de outra espécie, não pode ser considerado um transportador, cuja obrigação é exclusivamente a de efetuar o traslado de uma coisa ou pessoa, regendo-se a sua responsabilidade pelas normas que disciplinam o contrato principal. Não se lhe aplicam as normas próprias do contrato de transporte.

Não se confunde, também, o contrato de transporte com o de depósito, porquanto naquele exige-se o deslocamento da coisa cumulativamente à guarda do objeto, além da natureza, a princípio, gratuita do depósito.

A obrigação do transportador, portanto, consubstancia-se no dever de deslocar o

⁴ PEDUZZI, Pedro. Estudo do Ipea mostra que 65% da população usam transporte público nas capitais. Agência Brasil, Brasília, 04 de maio de 2011. Disponível em: <<http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2011-05-04/estudo-do-ipea-mostra-que-65-da-populacao-usam-transporte-publico-nas-capitais>>. Acesso em: 14 dez. 2018.

⁵ SOUZA, Beatriz. Transporte público é prioridade? Pois veja estes números. Exame, São Paulo, 29 de jul de 2014. Disponível em < <https://exame.abril.com.br/brasil/5-provas-de-que-o-transporte-publico-deveria-ser-prioridade/>>. Acesso em: 10 dez. 2018.

⁶ BRASIL. Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>. Acesso em: 14 dez. 2018.

⁷ GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito Civil Brasileiro, vol. III: Contratos e atos unilaterais. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2018, p. 480-481.

passageiro, enquanto este se compromete a entregar o preço ao contratado. Infere-se disto que a natureza jurídica da obrigação do transportador é de resultado, desincumbindo-se, apenas, do ônus que lhe é imposto, se cumprido o objetivo estabelecido inicialmente. Nos ensina Tartuce⁸:

Por outra via, na obrigação de resultado ou de fim, a prestação só é cumprida com a obtenção de um resultado, geralmente oferecido pelo devedor previamente. Aqueles que assumem obrigação de resultado respondem independentemente de culpa (responsabilidade civil objetiva) ou por culpa presumida, conforme já entendiam doutrina e jurisprudência muito antes da entrada em vigor do Código Civil de 2002. Assumem obrigação de resultado o transportador, o médico cirurgião plástico estético e o dentista estético.

A natureza do conteúdo obrigacional reflete diretamente nos parâmetros aferidores da responsabilidade dos indivíduos, que será melhor debatida posteriormente.

O Código Civil regulamenta o contrato de transporte de forma genérica, sendo aplicáveis, quando for o caso, legislações especiais, como é caso do Código de Defesa do Consumidor e a Lei 8.987/95, que disciplina os regimes de concessão e permissão de serviços públicos.

2.2 Características do contrato de transporte

Quanto às características, trata-se de contrato típico, disciplinado nos artigos 730 a 756 do Código Civil e de caráter impessoal, em regra, pois a figura do contratado é prescindível na conclusão do negócio jurídico, podendo ser substituído por terceiros. No entanto, o transporte coletivo é um serviço público, prestado, comumente, por meio de concessão, e deve ser prestado pessoalmente pelo concessionário, sob pena de se violar a finalidade do processo licitatório, admitindo-se a subconcessão apenas quando prevista no contrato e desde que expressamente autorizada pelo poder concedente, conforme prevê o art. 26 da Lei 8.987/95⁹. Anote-se que o contrato de transporte é comutativo, pois as partes podem prever os ganhos obtidos, inexistindo álea no conteúdo negocial;

⁸ TARTUCE, Flávio. Direito civil, v. 2: direito das obrigações e responsabilidade civil. 13. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2018, p.102

⁹ BRASIL. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8987cons.htm>. Acesso em: 13 dez. 2018.

bilateral, já que a ambas partes cabem direitos e obrigações; não solene, pois não há forma prescrita ou defesa em lei; consensual, pois considera-se formado com o mero acordo entre as partes "Vale dizer, torna-se perfeito com a simples manifestação da vontade concordante dos envolvidos, a exemplo do passageiro que, no ponto, faz um simples gesto para que o ônibus pare."¹⁰

Cuida-se, também, de contrato oneroso, pois o passageiro tem o dever de pagar o preço avençado e o transportador de cumprir o serviço, distinguindo-se do transporte gratuito, as famosas "caronas", cuja responsabilidade de quem transporta é subjetiva e depende da prova de dolo ou culpa, nos termos da sumula 145, do STF, que prescreve que, no transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave¹¹.

Frise-se que para se enquadrar no conceito de transporte gratuito, a atividade deve ser realizada de maneira totalmente desinteressada, pois não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas (Art. 736, parágrafo único, CC)¹². Portanto, a atividade do corretor que leva um cliente em carro próprio ou da empresa para visitar imóveis, a escola que disponibiliza veículos para passeios, por exemplo, atrairia o regramento específico do Código Civil.

Por fim, os contratos de transporte são, especialmente os celebrados com empresas de transporte coletivo, de adesão. Os contratos de adesão são aqueles em que todas as cláusulas do negócio jurídico são redigidas por uma das partes, cabendo à outra parte aceitá-las ou não, numa espécie de "tudo ou nada". Ao passageiro, resta aceitar os termos que o serviço é oferecido ou rejeitá-lo, razão pela qual não há espaço para negociar condição ou preço. Nos contratos de adesão, a parte aderente encontra-se em situação de extrema vulnerabilidade, ocasião que se acentua no oferecimento do

¹⁰ GAGLIANO, Pablo Stolze. PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Novo curso de direito civil, volume 4: tomo II: contratos em espécie. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2017, p.462.

¹¹ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Súmula 145: No transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave. In Súmulas. Disponível em: [http://www.stj.jus.br/SCON/sumanot/toc.jsp?livre=\(sumula%20adj1%20%27145%27\).sub](http://www.stj.jus.br/SCON/sumanot/toc.jsp?livre=(sumula%20adj1%20%27145%27).sub). Acesso em 10 dez. 2018.

¹² BRASIL. Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm. Acesso em: 15 dez. 2018.

serviço de transporte, atividade essencial sem a qual não se concebe a vida urbana. A autonomia de vontade de uma das partes é visivelmente reduzida, pois a recusa aos termos do contrato acarreta impossibilidade ou excessiva dificuldade de transitar nas cidades e, conseqüentemente, o regular andamento da vida cotidiana, pois milhares de brasileiros precisam dos ônibus para chegar ao trabalho, escolas, hospitais, etc. O autor Gomes faz uma distinção entre contrato de adesão e por adesão, pois no primeiro haveria a monopolização de um serviço ou produto, de modo que seria impossível a recusa do proposto ante sua necessidade, enquanto no segundo o indivíduo teria uma gama maior de ofertas. No contrato de adesão, portanto, o contratante encontra-se em situação ainda mais precária. De acordo com as lições do citado jurista¹³:

O que caracteriza o 'contrato de adesão' propriamente dito é a circunstância de que aquele a quem é proposto não pode deixar de contratar, porque tem necessidade de satisfazer a um interesse que, por outro modo, não pode ser atendido. Assim, quem precisa viajar, utilizando-se de determinado meio de transporte, há de submeter-se às condições estipuladas pela empresa transportadora, pois não lhe resta outra possibilidade de realizar o intento. A alternativa é contratar ou deixar de viajar, mas se a viagem é necessária, está constrangido, por essa necessidade, a aderir às cláusulas fixadas por aquele que pode conduzi-lo.

Face a desvantagem de uma das partes da relação jurídica, o Código Civil, em seu art. 423, determina que, quando houver no contrato de adesão cláusulas contraditórias ou ambíguas, dever-se-á adotar a interpretação mais favorável ao aderente e fulmina de nulidade as cláusulas que estipulem a renúncia antecipada do aderente a direito resultante da natureza do negócio, em seu artigo subsequente¹⁴. No entanto, quanto aos contratos de transporte celebrados com concessionárias do serviço de transporte público, as cláusulas contratuais devem ser interpretadas sempre de modo mais favorável ao passageiro, ainda que não sejam contraditórias, obscuras ou ambíguas, já que se trata de uma relação de consumo e deve obedecer ao comando do art. 47 do Código de Defesa do Consumidor¹⁵.

¹³ GOMES, Orlando. Contratos. 18 ed. Rio de Janeiro: Forense, 1998. Atualização e notas de Humberto Theodoro Júnior. p. 119-120.

¹⁴ BRASIL. Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>. Acesso em: 09 dez. 2018.

¹⁵ BRASIL. Código de defesa do consumidor. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8078.htm>. Acesso em: 16 dez. 2018.

2.3 A cláusula de incolumidade

A cláusula de incolumidade está presente em todos os contratos de transporte celebrados e pode ser definida como a obrigação do transportador de levar o passageiro e sua bagagem até o destino sem qualquer dano à sua integridade física ou psicológica. Frise-se este último aspecto, pois, a princípio, a cláusula de incolumidade é encarada como o dever de salvaguardar a saúde física do indivíduo. Segue-se o entendimento de Cristiano Chaves e Nelson Rosenvald segundo o qual:

A segurança a que o transportador está obrigado compreende uma segurança também psicológica. Ou seja, naquilo que diga respeito à atividade de transporte desenvolvida, é dever do transportador não expor os passageiros a experiências traumáticas e impactantes¹⁶.

O transportador tem a obrigação de levar o passageiro ao seu destino sem o comprometimento da sua integridade tanto física quanto psíquica, pois ambos os patrimônios merecem proteção jurídica, desde que a ofensa moral ao indivíduo supere o mero aborrecimento.

Preconiza o art. 734, CC, que o transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade¹⁷. Não é lícito ao transportador eximir-se da obrigação de indenizar nem mesmo no acidente causado por terceiro, entendimento pacificado na sumula 187 do STF, que dita que a responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva¹⁸.

O passageiro deve ser deslocado para o seu destino final nas mesmas condições em que estava no seu local de partida. A cláusula de incolumidade subsistirá ainda que

¹⁶ BRAGA NETTO, Felipe Peixoto; DE FARIAS; Cristiano Chaves; ROSENVALD, Nelson. Novo tratado de responsabilidade civil. 3. ed., São Paulo: Saraiva Educação, 2018, p. 1236.

¹⁷ BRASIL. Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>. Acesso em: 16 dez. 2018.

¹⁸ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Súmula 187: A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva. In Súmulas. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=187.NUME.%20NAO%20S.FLSV.&base=baseSumulas>>. Acesso em 15 dez. 2018.

o contrato seja omissivo pois:

Mesmo que o instrumento contratual não explicita, é decorrência do princípio da função social do contrato e da regra ética de boa-fé objetiva (arts. 421 e 422 do CC/2002) que o transportador tem o dever de levar o passageiro, a salvo e em segurança, até o local de destino¹⁹.

A responsabilidade decorrente da referida cláusula iniciar-se-á no momento que o indivíduo sobe os degraus do veículo e "O próprio ato de o passageiro galgar o veículo já o faz entrar na esfera da obrigação de garantia."²⁰ Pode-se delimitar, então, o tempo em que para o transportador subsistirá a obrigação da segurança: desde o momento em que o passageiro sinaliza para o ônibus ou ingressa na plataforma rodoviária até que percorre os degraus totalmente para descer ao seu destino.

Reforce-se que a cláusula de incolumidade não é aplicável apenas aos passageiros, pois o transportador deverá garantir que a bagagem que o contratante traz consigo chegue incólume ao seu destino, conforme se deflui do art. 734, do Código Civil²¹. Portanto, qualquer avaria sofrida pelos bens que o transportado traz consigo deverá, a princípio, ser ressarcida. O parágrafo único do artigo retrocitado aduz, ainda, que é lícito ao transportador exigir a declaração do valor da bagagem com a finalidade de fixar o limite da indenização, orientação que colide com o princípio da reparação integral do consumidor. No entanto, esta questão não será debatida por extrapolar os limites deste trabalho.

2.4 A relação de consumo no transporte

O deslocamento de bens e pessoas no contrato de transporte pode assumir várias feições, a depender das circunstâncias em que é avençado. O diploma civilista, ainda que orientado pelos princípios da boa-fé e da socialidade, é o condensador das relações privadas entre sujeitos presumidamente iguais perante a lei. Salvo a contrariedade à

¹⁹ GAGLIANO, Pablo Stolze. PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Novo curso de direito civil, volume 4: tomo II: contratos em espécie. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2017, p. 481.

²⁰ GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito Civil Brasileiro, vol. III: Contratos e atos unilaterais. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2018, p. 488

²¹ BRASIL. Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>. Acesso em: 16 dez. 2018.

legislação ou preceitos de ordem pública, os indivíduos têm plena autonomia para estabelecerem os acordos que melhor lhe aprouverem, já que o contrato foi estabelecido pela vontade livre e consciente dos acordantes. A situação muda de figura quando em polos opostos do contrato encontram-se consumidor e fornecedor. O constituinte originário identificou na relação consumerista uma disparidade entre o fornecedor, detentor do poderio econômico, técnico e jurídico, do consumidor, que não possui total controle e conhecimento sobre os bens colocados à sua disposição no mercado de consumo. Com o objetivo de atenuar aquelas diferenças, o legislador editou um conjunto de normas protetivas à parte mais frágil da relação jurídica.

A defesa do consumidor tem patamar constitucional, determinando o legislador constituinte originário, nos termos do art. 5º, XXXII e art. 48, ADCT, da Constituição Federal de 1988²², a edição de uma lei de defesa do consumidor, concretizada pelo poder legislativo por intermédio da Lei 8.078/90.

A caracterização de uma relação de consumo atrai a aplicação de um microsistema de regras especiais, com a finalidade de proteger a parte mais vulnerável do contrato. Portanto, é imprescindível a identificação dos elementos que permitam reconhecer uma relação consumerista.

De acordo com a teoria maximalista, todo aquele que adquire produto ou serviço é considerado consumidor, admitindo uma definição deveras abrangente de quem pode ser definido como consumidor. Em oposição, a teoria finalista conceitua consumidor como o indivíduo que adquire produto ou serviço como destinatário fático e econômico, e "Ser destinatário fático significa ser o último da cadeia de consumo. Ser destinatário final econômico significa não utilizar o produto ou serviço para lucro"²³. O consumidor, de acordo com a teoria finalista, é aquele que exaure a potencialidade econômica do bem ou serviço, eliminando do seu conceito as empresas e pessoas que os adquirem como insumo para uma atividade econômica e os intermediários. Esta última foi a teoria adotada pela Lei 8.078/90, em seu artigo 2º, que define consumidor como toda pessoa

²² BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em 18 dez. 2018.

²³ TARTUCE, Flávio. Direito civil, v. 3: teoria geral dos contratos e contratos em espécie. 13. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2018, p.30.

física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final²⁴.

A jurisprudência tem acolhido a teoria finalista, embora de forma mitigada, a possibilitar a ampliação do conceito em casos específicos, conforme se vê na ementa do REsp 1195642/RJ²⁵:

CONSUMIDOR. DEFINIÇÃO. ALCANCE. TEORIA FINALISTA. REGRA. MITIGAÇÃO.FINALISMO APROFUNDADO. CONSUMIDOR POR EQUIPARAÇÃO. VULNERABILIDADE.

1. A jurisprudência do STJ se encontra consolidada no sentido de que a determinação da qualidade de consumidor deve, em regra, ser feita mediante aplicação da teoria finalista, que, numa exegese restritiva do art. 2º do CDC, considera destinatário final tão somente o destinatário fático e econômico do bem ou serviço, seja ele pessoa física ou jurídica.

2. Pela teoria finalista, fica excluído da proteção do CDC o consumo intermediário, assim entendido como aquele cujo produto retorna para as cadeias de produção e distribuição, compondo o custo (e, portanto, o preço final) de um novo bem ou serviço. Vale dizer, só pode ser considerado consumidor, para fins de tutela pela Lei nº 8.078/90, aquele que exaure a função econômica do bem ou serviço, excluindo-o de forma definitiva do mercado de consumo.

3. A jurisprudência do STJ, tomando por base o conceito de consumidor por equiparação previsto no art. 29 do CDC, tem evoluído para uma aplicação temperada da teoria finalista frente às pessoas jurídicas, num processo que a doutrina vem denominando finalismo aprofundado, consistente em se admitir que, em determinadas hipóteses, a pessoa jurídica adquirente de um produto ou serviço pode ser equiparada à condição de consumidora, por apresentar frente ao fornecedor alguma vulnerabilidade, que constitui o princípio-motor da política nacional das relações de consumo, premissa expressamente fixada no art. 4º, I, do CDC, que legitima toda a proteção conferida ao consumidor.

São três os elementos da relação de consumo: o consumidor, o fornecedor e um produto ou serviço. Não basta, portanto, que o indivíduo adquira bem ou serviço como destinatário final, se no polo oposto da relação não estiver um fornecedor, que pode ser conceituado, apertadamente, como aquele que coloca bens ou serviços à disposição no mercado de consumo com profissionalidade e visando obter lucros.

Embora haja divergência doutrinária sobre se todos os serviços públicos atraem a legislação consumerista, é pacífica a doutrina e a jurisprudência no sentido de reconhecer a aplicação do CDC quando o serviço for remunerado por tarifas, como é o caso dos

²⁴ BRASIL. Código de defesa do consumidor. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8078.htm>. Acesso em: 17 dez. 2018.

²⁵ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial 1195642/RJ. Relator: Min. Nancy Andrighi. Data de julgamento: 13 nov. 2012, Terceira Turma. Data de publicação: 21 nov. 2012. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=25733695&num_registro=201000943916&data=20121121&tipo=5&formato=PDF>. Acesso em 20 dez. 2018.

serviços de transporte público. Cavalieri²⁶ traz à colação decisão do STJ nesse sentido, exarado no REsp 525.500/AL:

1. Os serviços públicos podem ser próprios e gerais, sem possibilidade de identificação dos destinatários. São financiados pelos tributos e prestados pelo próprio Estado, tais como segurança pública, saúde, educação etc. Podem ser também impróprios e individuais, com destinatários determinados ou determináveis. Neste caso, tem uso específico e mensurável, tais como os serviços de telefone, água e energia elétrica.
2. Os serviços públicos impróprios podem ser prestados por órgãos da administração pública indireta ou, modernamente, por delegação, como previsto na CF (art. 175). São regulados pela Lei no 8.987/95, que dispõe sobre concessão e permissão dos serviços públicos.
3. Os serviços prestados por concessionárias são remunerados por tarifa, sendo facultativa a sua utilização, que é regida pelo CDC, o que a diferencia da taxa, esta, remuneração do serviço público próprio.

O próprio CDC preconiza que é um direito básico do consumidor a prestação adequada e eficaz dos serviços públicos em geral (Art. 6º, X), reconhecendo a sua incidência para além das relações privadas²⁷.

A classificação dos contratos de transporte celebrados com empresas de transporte coletivo como uma relação de consumo direciona um conjunto de regras especiais que tutelam o consumidor, em conjunto com as demais normas disciplinadoras do contrato.

2.5 O transporte na modalidade concessão de serviço público

Não obstante a dificuldade de conceituação, podemos sintetizar os serviços públicos como um conjunto de atividades essenciais à coletividade prestado pelo Estado, diretamente ou através de delegação. Carvalho filho conceitua como serviço público "Toda atividade prestada pelo Estado ou por seus delegados, basicamente sob regime de direito público, com vistas à satisfação de necessidades essenciais e secundárias da coletividade."²⁸

²⁶ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de direito do consumidor. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2014, p. 87.

²⁷ BRASIL. Código de defesa do consumidor. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8078.htm>. Acesso em: 17 dez. 2018.

²⁸ CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 32. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Atlas, 2018, p. 335.

A delimitação do que seja necessidade essencial da coletividade está condicionada ao momento histórico e à ideologia dominante em uma sociedade, que pode caracterizar uma atividade como obrigação estatal a depender da ideia orientadora do Estado. Uma concepção liberal de Estado tende a restringir a quantidade de serviços que compete ao Estado oferecer, enquanto o modelo de bem-estar social julga ser obrigação do Estado a prestação de um maior número de serviços.

Os serviços públicos podem ser delegáveis, ou seja, passíveis de serem remetidos a outra pessoa jurídica, ou indelegáveis, que são aqueles que só podem ser prestados diretamente pelo Estado. O transporte coletivo é um serviço público delegável, já que o Estado pode presta-lo diretamente através de seus agentes ou indiretamente, por delegação a um ente da administração indireta ou por concessão a uma empresa privada, que é, esta última, a opção predominante dos chefes do executivo brasileiro. A possibilidade de concessão de serviços públicos está prevista no art. 175, da CRFB/88, segundo a qual incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos²⁹.

Os serviços públicos podem ser remunerados por tributos, quando são de utilização compulsória pelos cidadãos, ou por tarifas, quando se trata de serviços de uso facultativo³⁰ e ambos estão submetidos a regime jurídico diverso. Anote-se o disposto na sumula 545 do STF, que preconiza que os preços de serviços públicos e taxas não se confundem, porque estas, diferentemente daqueles, são compulsórias e têm sua cobrança condicionada à prévia autorização orçamentária, em relação à lei que as instituiu³¹.

O transporte público é remunerado por tarifa, fixada pelo chefe do poder executivo de acordo com as regras previstas no contrato e atento ao princípio da modicidade das

²⁹ BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 20 dez. 2018.

³⁰ CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 32. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Atlas, 2018, p. 360.

³¹ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Súmula 545: Preços de serviços públicos e taxas não se confundem, porque estas, diferentemente daqueles, são compulsórias e têm sua cobrança condicionada à prévia autorização orçamentária, em relação à lei que as instituiu. In Súmulas. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=545.NUME.%20NAO%20S.FLSV.&base=baseSumulas>>. Acesso em 20 dez. 2018.

tarifas.

A relação entre o Poder público e o concessionário rege-se por um contrato administrativo e submete-se a regime de Direito público, inclusive com as cláusulas exorbitantes típicas: rescisão unilateral, alteração unilateral, etc. Após a licitação, é celebrado contrato administrativo entre o concedente e concessionário, nos termos do edital e regido pela disciplina legal da lei 8.987/95, que determinou a inclusão de cláusulas essenciais, presentes em qualquer contrato de concessão de serviço público. Carvalho filho as agrupa em cinco categorias³²:

A primeira consiste nas *cláusulas relativas ao serviço*, que são as que definem o modo, a forma e condições de prestação do serviço, bem como as que fixam os critérios de sua avaliação; as que indicam o objeto, a área e o prazo da concessão; e as que fixam o preço e os critérios de reajuste. A segunda categoria é a das *cláusulas relativas aos direitos e obrigações*, ou seja, aquelas que definem os direitos e obrigações do concedente, do concessionário e dos usuários. Uma terceira categoria é a das *cláusulas de prestação de contas*, aquelas que impõem ao concessionário prestar contas ao concedente e que lhe exigem a publicação de demonstrações financeiras periódicas. A quarta consiste nas *cláusulas de fiscalização*, pelas quais o concedente acompanha a execução do serviço pelo concessionário e, quando for o caso, aplica-lhe as devidas sanções. E a última corresponde às *cláusulas relativas ao fim da concessão*, que são as que preveem os casos de extinção, os bens reversíveis, o cálculo indenizatório, as condições de prorrogação do contrato e as que definem o foro para divergências contratuais.

A Lei das concessões explicitou, ainda, o que deve ser considerado serviço adequado, conforme determina o art.175, parágrafo único, IV, CRFB/88, definindo que aquele é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas(Art. 6º,§1)³³.

Portanto, o transporte coletivo deve obedecer concomitantemente às demais legislações e ao regramento das concessões de serviços públicos.

³² CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 32. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Atlas, 2018, p. 432.

³³ BRASIL. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8987cons.htm>. Acesso em: 20 dez. 2018.

2.6 A interação dos diplomas que regulam o contrato de transporte

O exame jurídico acerca do contrato de transporte somente pelo Código Civil de 2002 é insuficiente para a compreensão do tema. A visão isolacionista do Direito, segundo a qual cada ramo constitui um microssistema em oposição aos demais é imprópria à sociedade contemporânea, marcada por uma inflação legislativa. A relação jurídica entre a empresa de transporte coletivo e o passageiro, inserida no contexto de um serviço público e uma relação de consumo, reclamam a conciliação de diferentes diplomas normativos, sempre em obediência à primazia da Constituição. A interdisciplinaridade é a marca no caso em questão, com a incidência de legislações que ora se complementam e ora conflitam.

Dentre os diplomas que regulam o contrato de transporte, destaca-se o CDC, que é norma de caráter principiológico, ou seja, ante uma gama extensa de dispositivos normativos que tutelem uma mesma relação jurídica, deve prevalecer o que melhor contemple os direitos do consumidor. Nunes³⁴ preleciona que:

A Lei n. 8.078 é norma de ordem pública e de interesse social, geral e principiológica, o que significa dizer que é prevalente sobre todas as demais normas especiais anteriores que com ela colidirem. As normas gerais principiológicas, pelos motivos que apresentamos no início deste trabalho ao demonstrar o valor superior dos princípios, têm prevalência sobre as normas gerais e especiais anteriores.

O contrato de transporte deve ser analisado sob o prisma do Código Civil, o sistema de defesa do consumidor e as normas regulamentares pertinentes às concessões públicas. Com efeito, Tartuce³⁵ pondera que:

Prevalecia, na vigência do Código Civil de 1916, a ideia de que o Código de Defesa do Consumidor constituiria um microssistema jurídico autoaplicável e autossuficiente, totalmente isolado das demais normas. Assim, naquela outrora vigente realidade, havendo uma relação de consumo, seria aplicado o Código de Defesa do Consumidor e não o Código Civil. Por outra via, presente uma relação civil, incidiria o Código Civil e não o CDC. Assim era ensinada a disciplina de Direito do Consumidor na década de noventa e na primeira década do século XXI.

³⁴ RIZZATTO NUNES, Luiz Antonio. Comentários ao Código de Defesa do Consumidor. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2007. p. 91.

³⁵ TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim Assumpção. Manual de direito do consumidor: direito material e processual. 7. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2018, p.17.

Não há que se perquirir, em um caso concreto, qual seria o diploma aplicável à relação entre o tomador do serviço e a empresa de transporte coletivo. O próprio Código Civil de 2002 reconhece a incidência de outros diplomas no contrato aludido, preconizando que o transporte exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão, rege-se pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto naquele código (Art. 731)³⁶. No mesmo sentido, a lei 8.078/90, reconhece que os direitos nesta consagrados somam-se a outros emanados de fontes diversas. *In verbis*, seu art. 7º:

Art. 7º Os direitos previstos neste código não excluem outros decorrentes de tratados ou convenções internacionais de que o Brasil seja signatário, da legislação interna ordinária, de regulamentos expedidos pelas autoridades administrativas competentes, bem como dos que derivem dos princípios gerais do direito, analogia, costumes e equidade³⁷.

Os critérios tradicionais de resolução da antinomia jurídica, segundo o qual a lei superior prevalece sobre lei inferior, lei posterior derroga lei anterior e de que lei especial prefere a lei geral, são insuficientes para solucionar os problemas de um sistema jurídico em expansão legislativa desenfreada. Com apoio na teoria do dialogo das fontes, deve ser operacionalizada uma interpretação conjunta de todas as normas aplicáveis ao contrato de transporte, para que reste em harmonia o ordenamento jurídico. A essência da teoria, seguindo as lições de Tartuce, é de que "As normas jurídicas não se excluem – supostamente porque pertencentes a ramos jurídicos distintos –, mas se complementam³⁸." O referido autor aponta a funcionalidade como uma das justificativas para aplicação da teoria do dialogo das fontes, esclarecendo que:

Desse modo, diante do pluralismo pós-moderno, com inúmeras fontes legais, surge a necessidade de coordenação entre as leis que fazem parte do mesmo ordenamento jurídico. A expressão é feliz justamente pela adequação à realidade

³⁶ BRASIL. Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>. Acesso em: 20 dez. de 2018.

³⁷ BRASIL. Código de defesa do consumidor. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8078.htm>. Acesso em: 20 dez. 2018.

³⁸ TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim Assumpção. Manual de Direito do Consumidor: direito material e processual. 7º ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO. 2018, p. 17.

social da pós-modernidade. Ao justificar o diálogo das fontes, esclarece Claudia Lima Marques que “A bela expressão de Erik Jayme, hoje consagrada no Brasil, alerta-nos de que os tempos pós-modernos não mais permitem esse tipo de clareza ou monossolução. A solução sistemática pós-moderna, em um momento posterior à descodificação, à tópica e à microrrecodificação, procura uma eficiência não só hierárquica, mas funcional do sistema plural e complexo de nosso direito contemporâneo, deve ser mais fluida, mais flexível, tratar diferentemente os diferentes, a permitir maior mobilidade e fineza de distinção. Nestes tempos, a superação de paradigmas é substituída pela convivência dos paradigmas³⁹.

No que tange aos contratos de transporte, deve ser buscada uma interpretação que harmonize, principalmente, o Código De Defesa Do Consumidor, o Código Civil, a lei 8.987/95, que disciplina as concessões de serviços públicos, e os regulamentos expedidos pelas autoridades administrativas, orientando-se, sempre, pela Constituição Federal de 1988.

³⁹ TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim Assumpção. Manual de Direito do Consumidor: direito material e processual. 7º ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO. 2018, p. 17.

3 RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO

Atribuir responsabilidade a um indivíduo nada mais é do que imputar a alguém o dever de indenizar o prejuízo sofrido por outrem. As razões jurídicas que fazem recair sobre uma pessoa o ônus de reparar um dano causado são variadas, podendo o fundamento da pretensão ressarcitória exigir requisitos mais ou menos complexos a depender da relação jurídica travada.

Embora tipificado pelo Código Civil, o contrato de transporte celebrado entre o passageiro e a empresa de transporte coletivo tem nuances que o diferencia dos contratos celebrados, comumente, entre particulares. O transportador, por intermédio da concessão, assume lugar do Estado na execução de um serviço público, o que atribui à relação com a sua clientela contornos especiais. A classificação da responsabilidade das empresas de transporte coletivo e a comparação com as características que lhe são opostas auxiliará na delimitação e compreensão das obrigações dos concessionários do serviço público de transporte.

3.1 Esboço histórico da responsabilidade civil

Nos idos do Direito Romano, a responsabilidade civil configurava-se a passos distantes do modo que a conhecemos hoje. Primava-se por uma responsabilidade pessoal, consagrada na lei de talião de "Olho por olho, dente por dente", exarada pelas leis das XII tábuas, através do critério "De que se alguém fere a outrem, que sofra a pena de talião, salvo se existiu acordo", prevalecia a responsabilização independente de culpa⁴⁰.

Posteriormente, a Lex Aquilia de Damno inverteu a natureza da responsabilidade, fazendo recair sobre o patrimônio do infrator as obrigações decorrentes do ato ilícito. Houve, também, mudança no fundamento da responsabilidade, que passou a ser calcada no dolo e na culpa.

A ideia da responsabilidade civil calcada na culpa do agente predominou nos

⁴⁰ DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito civil Brasileiro: Responsabilidade Civil. Vol.7. 17ªed. São Paulo: Saraiva, 2003, p.27.

séculos seguintes da história à promulgação da Lex Aquilia de Damno. No entanto, face ao acelerado progresso de uma época marcada pela revolução industrial que via a substituição do modelo econômico vigente, acentuou-se o risco de viver em sociedade. A responsabilidade civil fundada exclusivamente na culpa era insuficiente para tutelar as novas situações, correndo-se o risco de deixar desamparadas uma grande quantidade de pessoas. Atentos aos problemas trazidos com a nova era, juristas assinalaram que a exigência da culpa poderia se transformar na própria negativa da pretensão ressarcitória, ante a dificuldade de constatação do elemento volitivo no caso concreto. Emergem, neste contexto, a título de exemplo, teorias que afastam a culpa para a configuração da responsabilidade civil, remetendo o fundamento desta para o risco, e outras que defendem casos de presunção de culpa⁴¹.

Maria Helena Diniz defende que a evolução da responsabilidade civil se deu forma pluridimensional, pois:

Sua expansão se deu quanto à sua história, aos seus fundamentos, à sua extensão, ou área de incidência, (número de pessoas responsáveis e fatos que ensejam a responsabilidade) e à sua profundidade ou densidade (exatidão ou reparação).⁴²

Enquanto nos países ocidentais europeus se discutia novos horizontes para a responsabilidade civil desde o século XIX, o Brasil promulgaria, em 1916, o seu primeiro Código Civil, com apenas um artigo que contemplava o instituto, consubstanciado no artigo 159, que ditava:

Art. 159. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência, ou imprudência, violar direito, ou causar prejuízo a outrem, fica obrigado a reparar o dano. A verificação da culpa e a avaliação da responsabilidade regulam-se pelo disposto neste Código, arts. 1.521 a 1.532 e 1.542 a 1.553⁴³.

A codificação civil de outrora condicionava o ressarcimento dos danos à demonstração do dolo ou culpa, consagrando o clássico sistema de responsabilidade

⁴¹ TARTUCE, Flávio. Manual de responsabilidade civil: direito material e processual. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2018, p.8.

⁴² DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito civil Brasileiro: Responsabilidade Civil. Vol.7. 17ªed. São Paulo: Saraiva, 2003, p.27

⁴³ BRASIL. Código Civil. Lei nº 3.071, de 1 de janeiro de 1916. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L3071.htm>. Acesso em: 21 dez. 2018.

subjetiva. A opção legislativa mostrou-se arcaica, na medida em que o desenvolvimento do país ampliaria os riscos de viver em sociedade e a quantidade danos sem a correspondente reparação, lacunas que, felizmente, a jurisprudência e a legislação esparsa tentaram reduzir.

O Código Civil de 2002 causou uma implosão no sistema adotado pela codificação anterior, assentando a responsabilidade civil em novas bases. O artigo 187 acolheu o abuso de direito como ato ilícito, preconizando que também o comete o titular do direito que o exerce excedendo manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé e pelos costumes⁴⁴.

Outra novidade foi o reconhecimento da responsabilidade objetiva e a inserção de uma cláusula geral de responsabilização, segundo a qual permanecerá a obrigação de indenizar independentemente de culpa, quando a atividade normalmente exercida pelo autor do dano, por sua natureza, implicar danos a outrem. Portanto, ainda que não haja expressa previsão legal específica, determinada situação pode recair nos cânones da responsabilidade objetiva, fundamentada no risco criado.

Notamos que a ideia prevalecente durante a evolução da responsabilidade civil é o processo de humanização apontado por Maria Helena Diniz⁴⁵. A construção pretoriana e doutrinária orientou-se no sentido de alargar o campo de incidência da responsabilização, de modo a diminuir o número de danos sem reparação. A complexidade das relações sociais contemporâneas reclama novas teses que venham a preencher a incapacidade da legislação de acompanhar a evolução da sociedade.

Apontando a tendência evolutiva do instituto da responsabilidade civil, Hironaka⁴⁶ preleciona que:

Poucos institutos jurídicos evoluem mais que a responsabilidade civil. A sua importância em face do direito é agigantada e impressionante em decorrência dessa evolução, dessa mutabilidade constante, dessa movimentação eterna no sentido de ser alcançado seu desiderato maior, que é exatamente o pronto-atendimento às vítimas de danos pela atribuição, a alguém, do dever de indenizá-los.

⁴⁴ BRASIL. Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>. Acesso em: 05 jan. 2019.

⁴⁵ DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito civil Brasileiro: Responsabilidade Civil. Vol.7. 17ªed. São Paulo: Saraiva, 2003, p.28.

⁴⁶ HIRONAKA, Giselda Maria Fernandes Novaes. Responsabilidade Pressuposta. Belo Horizonte: Del Rey, 2005, p. 2.

Seguindo a tendência evolutiva, o presente trabalho se propõe a discutir novos limites a responsabilização das empresas de transporte coletivo, com o fito de melhor tutelar os usuários do serviço público de transporte.

3.2 Espécies de responsabilidade

A responsabilidade pode ser dividida em categorias com características bastante peculiares e que acarretam consequência jurídicas diversas. Quanto à sede do dever de indenizar, a responsabilidade pode ser contratual ou extracontratual; quanto ao fundamento, a responsabilidade pode ser subjetiva ou objetiva, conforme a necessidade de se averiguar o elemento culpa; quanto ao agente, a responsabilidade poderá ser direta ou indireta, na medida em que o dever de indenizar nasce de fato próprio ou de um fato praticado por outrem.

De acordo com Gonçalves, a palavra responsabilidade se origina da latina *respondere*, que traduz a ideia de garantia da restituição ou garantia do bem sacrificado⁴⁷. A premissa básica da responsabilidade é a de que, se há um prejuízo, a alguém é atribuído o dever de tomar as medidas adequadas a restabelecer a ordem das coisas tais quais como eram antes da sua ação ou omissão.

Inicialmente, é salutar trazer à colação a dicotomia entre responsabilidade civil e penal. Uma das distinções mais marcantes é a natureza da sanção: no âmbito civil, em caso de impossibilidade de restauração do estado anterior, as obrigações recaem sobre o patrimônio do sujeito, enquanto a transgressão da lei penal pode resultar na privação da liberdade do indivíduo, hipótese vedada em caso de obrigação cível, salvo a única exceção do dever da pensão alimentícia. Ante às sanções mais severas, a aferição da responsabilidade penal é apurada mediante parâmetros mais rígidos, tornando-se imperativo que as condutas sejam tipificadas, ao contrário da legislação civil, que permite que se classifique uma conduta não prevista especificamente, desde que se encaixe nos

⁴⁷ GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito civil brasileiro, volume 4: responsabilidade civil. 13. ed. São Paulo: Saraiva Educação, p. 43.

termos do artigo 186 ou do 187,CC. Ressalte-se, também, que não há responsabilidade penal sem culpa.

O dever de indenizar tem origem no cometimento de um ilícito. No entanto, a depender da fonte da obrigação, podemos classificar a responsabilidade em contratual ou extracontratual (Aquiliana). Expõe Cavalieri: "Tanto na responsabilidade extracontratual como na contratual há a violação de um dever jurídico preexistente. A distinção está na sede desse dever⁴⁸."

A responsabilidade contratual advém do descumprimento de um acordo firmado por livre vontade das partes, que se comprometeram a dar algo, fazer ou deixar de fazer alguma coisa por intermédio de um negócio jurídico. Em decorrência do princípio da autonomia da vontade, as partes são livres para estipular contratos, inclusive aqueles não previstos em lei, e negociar os termos do pacto, desde que não contrariem a lei e a função social do contrato. A negativa de uma das partes em cumprir o prometido, porém, fará surgir um ilícito contratual, obrigando o lesante a reparar a parte contrária.

Ocorrido o comportamento da parte obrigada colidente com as disposições contratuais, a ela resta, para eximir-se da obrigação de indenizar, demonstrar a existência de caso fortuito ou força maior⁴⁹.

A preexistência de relação jurídica é, portanto, pressuposto da responsabilidade contratual. Os indivíduos, antes do surgimento do dever de indenização, estavam conectados por um liame obrigacional. Na responsabilidade extracontratual desponta o inverso, inexistindo vínculo anterior entre os agentes. A responsabilidade aquiliana nasce da violação da obrigação geral de não causar danos a outrem. Independentemente de qualquer relação jurídica ou de convívio prévio, há para todos os indivíduos que vivem em sociedade o dever não violar o direito alheio, sob pena de ser coagido a repará-lo. Diniz⁵⁰sintetiza:

O lesante terá o dever de reparar o dano que causou à vítima com o descumprimento do preceito legal ou a violação do dever geral de abstenção pertinente aos direitos reais ou de personalidade, ou seja, com a infração à

⁴⁸ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil.12. ed. São Paulo: Atlas, 2015, p. 33

⁴⁹ DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito civil Brasileiro: Responsabilidade Civil. Vol.7. 17ªed. São Paulo: Saraiva, 2003, p. 147.

⁵⁰ DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito civil Brasileiro: Responsabilidade Civil. Vol.7. 17ªed. São Paulo: Saraiva, 2003, p.147.

obrigação negativa de não prejudicar ninguém.

Todo aquele que, por ação ou omissão voluntária, causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, ou ainda, exercer direito extrapolando os seus fins econômicos, sociais, a boa-fé ou os bons costumes, comete ato ilícito, e deverá repará-lo. Neste caso, caberá à vítima demonstrar o dolo ou culpa do agente.

A responsabilidade também pode ser dividida, quanto ao seu fundamento, em subjetiva e objetiva, conforme a necessidade de se averiguar a culpa do agente. Para que haja o dever de reparar, na responsabilidade subjetiva, deve haver, concomitantemente, quatro elementos: conduta do agente, dano, nexos causal e dolo ou culpa. A responsabilidade objetiva se satisfaz com os três primeiros elementos citados, o que aumenta a probabilidade de reparação do dano.

A responsabilidade objetiva foi uma resposta às novas situações de risco trazidas pela evolução da sociedade, que não eram devidamente tuteladas pela clássica responsabilização subjetiva. Cavalieri⁵¹ aponta que:

Por essa concepção clássica, todavia, a vítima só obterá a reparação do dano se provar a culpa do agente, o que nem sempre é possível na sociedade moderna. O desenvolvimento industrial, proporcionado pelo advento do maquinismo e outros inventos tecnológicos, bem como o crescimento populacional geraram novas situações que não podiam ser amparadas pelo conceito tradicional de culpa.

A responsabilidade objetiva do transportador está consagrada desde o século passado, pois o legislador e a jurisprudência perceberam que não seria conveniente, em razão da natureza do contrato, imputar ao contratante a obrigação de demonstrar a culpa lato sensu do fornecedor do serviço de transporte.

A responsabilidade pode ser classificada, também, quanto ao agente, em direta e indireta. A responsabilidade se encaixará na primeira categoria se proveniente da própria pessoa imputada e na segunda categoria se advém de ato de terceiro⁵². A distinção entre uma e outra reside na concentração em uma pessoa do indivíduo que causou o dano e aquele que tem o dever de repará-lo. Na responsabilidade direta, o indivíduo responde

⁵¹ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2015, p.34.

⁵² DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito civil Brasileiro: Responsabilidade Civil. Vol.7. 17ªed. São Paulo: Saraiva, 2003, p 147

por ato próprio, enquanto na indireta deverá indenizar um dano causado por terceiro, em virtude de uma determinação legal ou dever de guarda. A responsabilidade civil, regra geral, recai sobre o sujeito causador do dano. Não se presume, sem que haja previsão específica, o dever de indenizar dano causado por outrem. É o caso, por exemplo, das empresas de ônibus, que podem vir a responder pelos atos praticados pelos seus funcionários, de acordo com o previsto no art. 932, III, do Código Civil, que determina que são também responsáveis pela reparação civil o empregador ou comitente, por seus empregados, serviçais e prepostos, no exercício do trabalho que lhes competir ou em razão dele⁵³

Os empregadores responderão pelos atos dos empregados ainda que aleguem não ter nenhuma culpa no evento danoso, conforme se extrai do art. 933, do Código Civil⁵⁴. Constatada a relação entre a conduta do preposto e o dano, só poderá se eximir o patrão se alegar caso fortuito ou força maior. Se o motorista de um ônibus, portanto, por inobservância de um dever de cuidado, atropelar um pedestre, a empresa deverá ser responsabilizada. Ressalte-se que, como explicitado no art. 932, II, CC, o dano deve advir no exercício da função ou em razão dela, pois o empregado que causa dano a outrem em contexto estranho à relação empregatícia deve ser responsabilizado individualmente. Não poderá, no entanto, eximir-se de responsabilidade o empregador que alegar que o empregado contribuiu com o fato danoso em razão de desobediência à ordem patronal⁵⁵. Ocorrido o dano no exercício do trabalho ou em razão dele, ainda que em desacordo com o regulamento ou as diretivas patronais, nasce a obrigação solidária do empregador.

3.3 A responsabilidade dos concessionários de serviços públicos

A Constituição Brasileira de 1988 atribuiu ao Estado um regime especial de responsabilidade civil, calcado em parâmetros distintos do verificado comumente nas

⁵³ BRASIL. Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>. Acesso em: 10 jan. 2019.

⁵⁴ BRASIL. Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>. Acesso em: 10 jan. 2019.

⁵⁵ BRAGA NETTO, Felipe Peixoto; DE FARIAS, Cristiano Chaves; ROSENVALD, Nelson. Novo tratado de responsabilidade civil. 3. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018, p.732.

relações entre particulares. Ao mesmo tempo em que conferiu ao Estado uma série de prerrogativas e privilégios, consagrou a responsabilidade objetiva fundada no risco administrativo. Ao se fazer substituir na prestação de um serviço público por uma pessoa jurídica de direito privado, o Estado transfere a execução do serviço, mas não a titularidade. Subsiste, portanto, igual regime de responsabilização ao particular.

Ainda que não houvesse a previsão inscrita no art. 734 do Código Civil, a responsabilidade civil das empresas de transporte coletivo seria objetiva, pois prestam serviço em nome do Estado e se submetem a idêntico regime de responsabilização, consoante preconiza o art. 37, §6, da CRFB/88:

§ 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa⁵⁶.

Portanto, o fato de substituírem o Estado em uma atividade atrai a aplicação da teoria do risco, que prescinde da investigação de dolo ou culpa na responsabilização do evento danoso.

O concessionário responderá pelos danos que causar ainda que o indivíduo não seja usuário do serviço, pois “É irrelevante que a vítima seja usuário do serviço público. Basta que o dano seja produzido pelo sujeito na qualidade de prestador do serviço.”⁵⁷ É insuficiente a alegação da concessionária de que não havia relação contratual entre ela e o sujeito, pois a ocorrência do dano no exercício da atividade objeto da concessão deve ser analisada sob os parâmetros do art. 37, § 6, da Constituição de 1988. Assim já decidiu o STF em matéria com repercussão geral⁵⁸:

CONSTITUCIONAL. RESPONSABILIDADE DO ESTADO. ART. 37, § 6º, DA CONSTITUIÇÃO. PESSOAS JURÍDICAS DE DIREITO PRIVADO

⁵⁶ BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em 20 dez. de 2018.

⁵⁷ DE MELLO, Celso Antônio Bandeira. Curso de Direito Administrativo. 30º ed. São Paulo: Malheiros, 2013, p. 772.

⁵⁸ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário 591.874/MS. Relator: Min. Ricardo Lewandowski. Data de julgamento: 26 de Ago de 2009. Data de publicação: 18 dez. de 2009. Tribunal Pleno. Disponível em: < <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=607037> >. Acesso em 21 dez. 2018.

PRESTADORAS DE SERVIÇO PÚBLICO. CONCESSIONÁRIO OU PERMISSONÁRIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA EM RELAÇÃO A TERCEIROS NÃO-USUÁRIOS DO SERVIÇO. RECURSO DESPROVIDO.

I – A responsabilidade civil das pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público é objetiva relativamente a terceiros usuários e não-usuários do serviço, segundo decorre do art. 37, § 6º, da Constituição Federal.

II - A inequívoca presença do nexo de causalidade entre o ato administrativo e o dano causado ao terceiro não-usuário do serviço público, é condição suficiente para estabelecer a responsabilidade objetiva da pessoa jurídica de direito privado.

III – Recurso extraordinário desprovido.”

O Estado, por outro lado, ao delegar o serviço público a uma pessoa jurídica de direito privado, não está imune a reparar os danos causados por aqueles que atuam em seu nome. A opção por cometer a outrem serviço público não poderia prejudicar os usuários. Portanto, se o concessionário provoca danos a outrem na exploração do objeto da concessão e é incapaz de reparar o dano, o Estado poderá, subsidiariamente, ser responsabilizado. Nas precisas lições de Bandeira de Mello⁵⁹:

Pode dar-se o fato de o concessionário responsável por comportamento danoso vir a encontrar-se em situação de insolvência. Uma vez que exercia atividade estatal, conquanto por sua conta e risco, poderá ter lesado terceiros por força do próprio exercício da atividade que o Estado lhe pôs em mãos. Isto é, os prejuízos que causar poderão ter derivado diretamente do exercício de um poder cuja utilização só lhe foi possível por investidura estatal. Neste caso, parece indubitável que o Estado terá que arcar com os ônus daí provenientes. Pode-se, então, falar em responsabilidade subsidiária (não solidária) existente em certos casos, isto é, naqueles - como se expôs - em que os gravames suportados por terceiros hajam procedido do exercício, pelo concessionário, de uma atividade que envolveu poderes especificamente do Estado.

A prestação defeituosa do serviço avençado no contrato administrativo pode, portanto, ensejar a responsabilidade do Estado, em caso de insolvência do concessionário. O Estado não pode pretender eximir-se alegando que fiscalizou corretamente o contrato, pois o concessionário age como uma *longa manus* estatal e executa as atividades em seu nome. Frise-se que se trata de responsabilidade subsidiária do Estado: o lesado não poderá ingressar com a ação, diretamente, em face do Estado, mas apenas quando o patrimônio do concessionário for insuficiente para reparar o dano.

⁵⁹ DE MELLO, Celso Antônio Bandeira. Curso de Direito Administrativo. 30º ed. São Paulo: Malheiros, 2013, p. 773

O assunto encontra-se pacificado no Superior Tribunal de Justiça, que já consolidou a responsabilidade subsidiária do Estado e fixou a insolvência da empresa como termo a quo do prazo prescricional para que o lesado pudesse ser ressarcido pelo poder público, conforme a ementa do REsp nº 1.135.927/ MG⁶⁰:

RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA. PODER CONCEDENTE. CABIMENTO. PRESCRIÇÃO. NÃO OCORRÊNCIA.

1. Há responsabilidade subsidiária do Poder Concedente, em situações em que o concessionário não possuir meios de arcar com a indenização pelos prejuízos a que deu causa. Precedentes.

2. No que tange à alegada ofensa ao art. 1º, do Decreto 20.910/32, mostra-se improcedente a tese de contagem da prescrição desde o evento danoso, vez que os autos revelam que a demanda foi originalmente intentada em face da empresa concessionária do serviço público, no tempo e no modo devidos, sendo que a pretensão de responsabilidade subsidiária do Estado somente surgirá no momento em que a referida empresa tornou-se insolvente para a recomposição do dano.

3. Em apreço ao princípio da actio nata que informa o regime jurídico da prescrição (art. 189, do CC), há de se reconhecer que o termo a quo do lapso prescricional somente teve início no momento em que se configurou o fato gerador da responsabilidade subsidiária do Poder Concedente, in casu, a falência da empresa concessionária, sob pena de esvaziamento da garantia de responsabilidade civil do Estado nos casos de incapacidade econômica das empresas delegatárias de serviço público.

4. Recurso especial não provido.

A solução pretoriana é plausível, na medida em que transfere, primeiramente, o ônus àquele que lucra com o exercício da atividade sem deixar desamparado o indivíduo em caso de incapacidade econômica da empresa, pois a concessão do serviço a outrem é uma escolha do Estado, que continua sendo o titular do serviço público.

3.4 A responsabilidade das empresas de transporte coletivo

Na responsabilidade civil, é imprescindível, em regra, a presença de quatro elementos: a conduta humana, a intenção de causar o dano ou a infração de um dever de cuidado (dolo ou culpa), dano e nexo de causalidade.

⁶⁰ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial 1.135.927/MG. Relator: Min. Castro Meira. Data de julgamento: 10 de Ago de 2010, Segunda Turma. Data de publicação: 19 ago. 2010. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=11456298&num_registro=200900732296&data=20100819&tipo=5&formato=PDF>. Acesso em 23 dez. 2018.

A conduta humana pode ser expressa em um fazer, praticar uma ação positiva apta a ensejar efeitos no mundo material ou em uma omissão, uma conduta que deveria ter realizado o indivíduo e não o fez.

A conduta, a princípio, deve ter sido praticada sob a orientação de um elemento volitivo, o dolo, consubstanciado na intenção de perseguir o resultado danoso, ou a culpa, quando o agente, embora não busque causar o prejuízo, o faz em razão da infração a um dever de cuidado, caracterizado pela imperícia, imprudência ou negligência. A imperícia traduz-se na falta de capacidade técnica no exercício de uma atividade profissional; a imprudência é uma ação descuidada, sem a observância das cautelas exigidas no caso concreto e a negligência distingue-se por uma omissão qualificada pela inobservância do dever de cuidado. A presença do dolo ou culpa, porém, tem a mesma consequência jurídica: o dever de reparar o dano⁶¹. A culpa não influencia no quantum indenizatório, a não ser que haja excessiva desproporção entre o dano e a gravidade da culpa (Art. 944, parágrafo único, CC) e a culpa concorrente da vítima poderá representar uma diminuição no valor a ser indenizado (Art. 945, CC)⁶².

O dano é pressuposto inafastável da responsabilidade civil e elemento central da fixação do quantum indenizatório (Art. 944, Caput, CC)⁶³. Se ninguém sofre prejuízo, não há de se falar em reparação. Cite-se como exemplo o apontado por Pereira⁶⁴: O motorista que dirige na contramão infringe uma normal legal, mas não haverá incidência do instituto da responsabilidade civil se daquela conduta não advier nenhum prejuízo a bem jurídico de outrem.

Cavaleri defende, entendimento a qual nos filiamos, que o dano não pode ser conceituado pela sua consequência econômica ou emocional, sob pena de se ampliar indevidamente a sua definição, e nos oferece o conceito de dano como "Lesão a um bem ou interesse juridicamente tutelado, qualquer que seja a sua natureza, quer se trate de

⁶¹ TARTUCE, Flávio. Direito civil, v. 2: direito das obrigações e responsabilidade civil. 13. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2018, p. 368.

⁶² BRASIL. Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>. Acesso em: 22 dez. 2018.

⁶³ BRASIL. Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>. Acesso em: 22 dez. 2018.

⁶⁴ PEREIRA, Caio Mário da Silva. Responsabilidade Civil. 12. ed. rev. atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2018, p.51.

um bem patrimonial, quer se trate de um bem integrante da personalidade da vítima.”⁶⁵

O dano pode ser material ou moral, conforme haja, respectivamente, redução no patrimônio tangível ou lesão aos direitos da personalidade. O dano material abrange o dano emergente, “Constituído pela efetiva diminuição do patrimônio da vítima, ou seja, um dano pretérito suportado pelo prejudicado – o que efetivamente se perdeu”⁶⁶ e os lucros cessantes, que são o que o lesado deixou de ganhar em razão do evento. No dano emergente, é possível constatar, ao comparar o patrimônio do ofendido antes e após o fato danoso, a diminuição do seu valor econômico. O lucro cessante, recepcionado pelo art. 402 do Código Civil⁶⁷, representa os ganhos que o lesado poderia ter obtido, frustrados pelo comportamento do lesante. O dano moral é caracterizado pela violação ao patrimônio intangível da vítima como, por exemplo, a intimidade, a privacidade, a reputação. Nas lições de Pereira⁶⁸:

O fundamento da reparabilidade pelo dano moral está em que, a par do patrimônio em sentido técnico, o indivíduo é titular de direitos integrantes de sua personalidade, não podendo conformar-se a ordem jurídica em que sejam impunemente atingidos. Colocando a questão em termos de maior amplitude, Savatier oferece uma definição de *dano moral* como “qualquer sofrimento humano que não é causado por uma perda pecuniária”, e abrange todo atentado à reputação da vítima, à sua autoridade legítima, ao seu pudor, à sua segurança e tranquilidade, ao seu amor-próprio estético, à integridade de sua inteligência, a suas afeições etc.

O prejuízo causado por um dano moral jamais pode ser recomposto por um valor em dinheiro, pois o sofrimento e a angústia humana são impassíveis de precificação. O objetivo da indenização, neste caso, é amenizar a dor sofrida com uma vantagem econômica. Nas palavras de Noronha⁶⁹:

A Reparação de todos os danos que não sejam suscetíveis de avaliação pecuniária obedece em regra ao princípio da satisfação compensatória: o quantitativo pecuniário a ser atribuído ao lesado nunca poderá ser equivalente a

⁶⁵ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2015, p. 103.

⁶⁶ TARTUCE, Flávio. Direito civil, v. 2: direito das obrigações e responsabilidade civil. 13. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2018, p.402.

⁶⁷ BRASIL. Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>. Acesso em: 22 dez. 2018.

⁶⁸ PEREIRA, Caio Mário da Silva. Responsabilidade Civil. 12. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2018, p.72

⁶⁹ NORONHA, Fernando. Direito das obrigações. São Paulo: Saraiva, 2003. v. I, p. 569.

um 'preço', será o valor necessário para lhe proporcionar um lenitivo para o sofrimento infligido, ou uma compensação pela ofensa à vida ou à integridade física.

Uma única conduta pode vir a ensejar dano material e imaterial, que poderão ser cumulados no pedido pelo autor. Imagine a ocasião de assalto a ônibus com refém, no qual a vítima sofre agressões e tem seus bens furtados. Neste caso, ela poderá ser ressarcida tanto pelo prejuízo financeiro quanto pela consequência da situação de estresse. O STJ já pacificou o entendimento desde o final do século XX, na sumula 37, cujo enunciado orienta que são cumuláveis as indenizações por dano material e dano moral oriundos do mesmo fato⁷⁰.

Nem todos os danos acarretam o dever de indenizar, porquanto reclama-se a presença de alguns requisitos: certeza, atualidade e subsistência⁷¹. O dano ressarcível é o que efetivamente ocorreu, afastando-se conjecturas ou lesões meramente prováveis. Nenhum indivíduo pode pretender receber indenização que não advenha de um prejuízo concreto, não obstante ganhe força, em tempos recentes, a teoria da perda de uma chance. O dano precisa, também, ser atual, estar presente no momento da ação de responsabilização civil, admitindo-se o dano potencial ou futuro "Desde que seja consequência necessária, certa, inevitável e previsível da ação"⁷². A subsistência está relacionada à sua existência no momento da propositura da ação de indenização, pois se o lesante ou outrem já o reparou espontaneamente de forma integral, não há que se falar em procedência da demanda⁷³. Diniz⁷⁴ ainda acrescenta outros requisitos para que o dano seja indenizável, além dos já citados: diminuição ou destruição de um bem jurídico, patrimonial ou moral, pertencente a uma pessoa, pois se a coisa não pertence a alguém não há interesse juridicamente relevante; causalidade, legitimidade e ausência de excludentes de responsabilidade.

⁷⁰ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Súmula 37: São cumuláveis as indenizações por dano material e dano moral oriundos do mesmo fato. In Súmulas. Disponível em: < http://www.coad.com.br/busca/detalhe_16/844/Sumulas_e_enunciados > Acesso em 19 dez. 2018.

⁷¹ PEREIRA, Caio Mário da Silva. Responsabilidade Civil. 12. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2018, p. 54

⁷² DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito civil Brasileiro: Responsabilidade Civil. Vol.7. 17ªed. São Paulo: Saraiva, 2003, p.82.

⁷³ DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito civil Brasileiro: Responsabilidade Civil. Vol.7. 17ªed. São Paulo: Saraiva, 2003, p.83.

⁷⁴ DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito civil Brasileiro: Responsabilidade Civil. Vol.7. 17ªed. São Paulo: Saraiva, 2003, p.81-83.

Por último, o nexo de causalidade é, assim como o dano, requisito clássico à configuração da responsabilidade civil. Não haverá, a princípio, pretensão ressarcitória se o dano não estiver conectado à conduta em uma relação de causa e efeito. A prova de que o indivíduo transgrediu norma legal é insuficiente, pois deve estar provado que a conduta está conectada ao dano, de modo que sem ela o prejuízo não teria ocorrido. Não se confunde nexo de causalidade com imputabilidade, pois:

A relação de causalidade consiste na determinação de “elementos objetivos, externos, consistentes na atividade ou inatividade do sujeito, atentatórios do direito alheio”. É uma *quaestio facti*, ou uma *imputatio facti*. A imputabilidade “diz respeito a um elemento subjetivo, interno”, que se resumiria na *imputatio iuris*.⁷⁵

O dano pode se efetivar por uma causa direta e única ou um conjunto de causas, situação esta que dificulta a determinação de qual delas é a consequência do dano e a identificação dos responsáveis pela indenização. A teoria da equivalência das condições, transportada do direito penal para o ramo civil, defende que todas as condições que contribuíram para o evento danoso constituem sua causa⁷⁶. A teoria da *conditio sine qua non* confere igual grau de importância aos fatos que influenciaram no evento, pois a ausência de qualquer deles inviabilizaria o resultado. Magalhães, citado por Gustavo Bretas, a expõe brilhantemente:

Consoante ela, tudo quanto concorre para o resultado é causa. Não se distingue entre causa e condição, causa e ocasião, causa e concausa. Todas as forças concorrentes para o evento, no caso concreto, apreciadas, quer isolada, quer conjuntamente, equivalem-se na causalidade. Nem uma só delas pode ser abstraída, pois, de certo modo, se teria de concluir que o resultado, na sua fenomenalidade concreta, não teria ocorrido. Formam uma unidade infragmentável. Relacionadas ao evento, tal como este ocorreu, foram todas igualmente necessárias, ainda que qualquer uma, sem o auxílio das outras, não tivesse sido suficiente.⁷⁷

⁷⁵ PEREIRA, Caio Mário da Silva. Responsabilidade Civil. 12. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2018, p.103.

⁷⁶ PEREIRA, Caio Mário da Silva. Responsabilidade Civil. 12. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2018, p. 105.

⁷⁷ MARZAGÃO, Gustavo Henrique Bretas. Relação de causalidade no Direito Penal. Teorias da equivalência das condições, da causalidade adequada e da imputação objetiva sem mistérios. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 9, n. 395, 6 ago. 2004. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/5539>>. Acesso em: 20 dez. 2018.

A referida teoria foi alvo de muitas críticas, por prolongar exaustivamente o nexo causal. Se, por exemplo, uma pessoa pede a um amigo o carro emprestado e aquele, por culpa sua, causa acidente que leva uma família a óbito, o empréstimo do veículo poderia ser considerado uma das causas do evento danoso.

Outra teoria, denominada de causalidade adequada, defende que, dentre todos os eventos que contribuíram para o evento danoso, considera-se causa apenas os que estariam aptos a produzi-lo por si só. Se, em virtude das regras comuns de experiência, há sempre essa relação de causa e efeito, o fato constitui uma causa, e se esta ocorreu apenas em razão de uma causa accidental, ela não é adequada a produzir tais efeitos⁷⁸.

Por outro lado, para a teoria da causalidade direta causa seria apenas o antecedente fático "Que, ligado por um vínculo de necessariedade ao resultado danoso, determinasse este último como uma consequência sua, direta e imediata."⁷⁹ De acordo com uma parcela da doutrina, o Código Civil adotou esta última teoria, ao preconizar, em seu art. 403, que ainda que a inexecução resulte de dolo do devedor, as perdas e danos só incluem os prejuízos efetivos e os lucros cessantes por efeito dela direto e imediato, sem prejuízo do disposto na lei processual⁸⁰.

No entanto, a teoria da causalidade adequada e da causalidade direta convivem na jurisprudência e, segundo orientação do enunciado 47 da I jornada de Direito Civil, o art. 945 do Código Civil, não exclui a aplicação da teoria da causalidade adequada⁸¹. Encontra-se, facilmente, julgados aplicando esta última teoria:

APELAÇÃO CÍVEL - AÇÃO INDENIZATÓRIA - ACIDENTE DE TRÂNSITO - NEXO DE CAUSALIDADE - NÃO DEMONSTRADO - TEORIA DA CAUSALIDADE ADEQUADA - RECURSO NÃO PROVIDO. - O nexo de causalidade não se estende em demasia e, à luz da teoria da causalidade adequada, mostra-se incabível inserir no desdobramento da conduta do réu circunstância que ele não provocou. Não há como responsabilizar o requerido pelo sinistro se ele, de fato, não ensejou o resultado danoso⁸².

⁷⁸ GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito civil brasileiro, volume 4: responsabilidade civil. 13. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018, p.362.

⁷⁹ GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Novo curso de direito civil, v. 3: responsabilidade civil. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2017, p. 148.

⁸⁰ BRASIL. Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>. Acesso em: 24 dez. de 2018.

⁸¹ ENUNCIADO Nº 47. Conselho de Justiça Federal, I Jornada de Direito Civil. Disponível em: <<http://www.cjf.jus.br/enunciados/enunciado/741>>. Acesso em: 20 dez. de 2018.

⁸² BRASIL. Tribunal de Justiça de Minas Gerais. Apelação Cível 10209120074387001/MG. Relator: Desembargador Amorim Siqueira. Data de julgamento: 04 nov. de 2018. Data de publicação: 23 nov. de 2018.

TEORIA DA CAUSALIDADE ADEQUADA. AUSÊNCIA DE NEXO DE CAUSALIDADE. AUSÊNCIA DE DEVER DE INDENIZAR.

1. Hipótese em que a autora ajuizou ação submetida ao procedimento comum com escopo de obter a condenação dos réus ao pagamento de indenização por danos estéticos e morais em virtude de atropelamento.
2. O artigo 186 e 927 do Código Civil disciplinam o dever de indenizar, a partir da ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, que causar dano a outrem, devendo-se, nesta hipótese, verificar a ocorrência de nexo causal entre o evento lesivo e a conduta do causador do dano.
3. De acordo com a teoria da causalidade adequada, para que se observe o nexo de causalidade, é preciso verificar se a ação ou omissão imputada ao agente era ou não adequada a produzir o dano.
4. Não demonstrado o nexo de causalidade entre a conduta lesiva imputada ao agente e o dano alegado, não há dever de indenizar.
5. Recurso conhecido e desprovido⁸³.

Não há como apontar uma única teoria como unânime no ordenamento jurídico, pois ambas são adotadas pelos tribunais. Por fim, ressalte-se que o nexo de causalidade pode ser rompido em razão de culpa exclusiva da vítima, fato de terceiro, caso fortuito e força maior.

Distingue-se o regime de responsabilidade objetiva da culpa presumida. No serviço de transporte coletivo, o transportador se compromete a levar o passageiro de um lugar para outro sem o comprometimento da sua integridade física e psíquica ou prejuízo a sua bagagem. Se tal não se realiza, há a violação da cláusula de incolumidade e do dever de segurança imposto ao condutor. Na culpa presumida, o elemento volitivo, consubstanciado no dolo ou culpa, está presente e é requisito da configuração do ilícito. O que ocorre, em verdade, é uma inversão do ônus da prova, da qual o suposto lesante poderia se desincumbir ao demonstrar que não agiu com culpa. Na responsabilidade objetiva, por outra via, o elemento culpa é irrelevante, e a discussão sobre ela inócua. Nas precisas lições de Cavalieri⁸⁴:

Nos casos de culpa presumida inverte-se apenas o ônus da prova, cabendo ao causador do dano demonstrar que não agiu com culpa. Esta, aliás, a principal

2018. Disponível em: <<https://tj-mg.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/651870420/apelacao-civel-ac-10209120074387001-mg?ref=juris-tabs>>. Acesso em 24 dez. 2018.

⁸³ BRASIL. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e territórios. Apelação Cível 20160510060729/DF. Relator: Desembargador Alvaro Ciarlini. Data de julgamento: 25 de jul de 2018, 3º Turma Cível. Data de publicação: 30 de jul de 2018. Disponível em:< <https://tj-df.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/606204295/20160510060729-df-0005982-5220168070005/inteiro-teor-606204319?ref=serp>>. Acesso em 24 dez. 2018.

⁸⁴ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2015, p.400.

diferença entre a responsabilidade objetiva e a responsabilidade com culpa presumida. Enquanto nesta última o causador do dano pode, como já se disse, comprovar que não agiu com culpa e, assim, afastar a sua responsabilidade, na primeira o elemento culpa é despiciendo. O causador do dano só se exonera se provar a ocorrência de alguma das causas de exclusão do nexo causal: caso fortuito, força maior, fato exclusivo da vítima ou de terceiros.

O regime de responsabilização civil das empresas de transporte coletivo, conforme já visto, encontra-se insculpido no art. 37, §6, da CRFB/88, que consagrou o dever de reparar do Estado e das concessionárias de serviço público independentemente de culpa.

O fundamento da responsabilidade, portanto, deslocou-se da culpa para o risco. A teoria do risco administrativo, que baliza a responsabilidade do Estado, admite que a atividade estatal está sujeita a causar gravames aos administrados, e condicionar a reparação do dano à demonstração do elemento volitivo deixaria uma enorme quantidade de pessoas desamparadas. A teoria do risco possui outras vertentes, como a do risco proveito, segundo a qual aquele que obtém um retorno econômico-financeiro da exploração de uma atividade econômica deve arcar com os riscos criados, pois:

Se atividade econômica desenvolvida gera riqueza ao seu empreendedor e a possibilidade de dano a quem executa o serviço, nada mais justo que, no caso de dano, ainda que ausente a culpa ou dolo, deve haver responsabilidade pelos danos ocasionados da exploração de uma atividade. Portanto, quem cria riscos potenciais de dano para os outros, deve suportar os ônus correspondentes.⁸⁵

Por outro lado, a teoria do risco pura despreza o elemento proveito, e reconhece que a simples criação do risco, ainda que o agente não obtenha vantagens, é suficiente para aplicação da responsabilidade objetiva.

A responsabilidade das empresas de transporte coletivo, que atuam em substituição ao Estado na prestação de serviço público, pauta-se, portanto, no risco administrativo. Há corrente doutrinária que defende que o Brasil teria adotado a teoria do risco integral, agindo o Estado como garantidor universal de todos os danos decorrentes de sua atividade. Para aquela teoria, sempre que houver dano a um indivíduo no exercício de uma atividade Estatal, deve o Poder Público reparar o dano, não se admitindo

⁸⁵ ARAGÃO, Valdenir Cardoso. Aspectos da responsabilidade civil objetiva. In: Âmbito Jurídico, Rio Grande, X, n. 47, nov 2007. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=2352>. Acesso em 27 dez. 2018.

nenhuma cláusula excludente de responsabilidade, inclusive o caso fortuito e a força maior. A doutrina majoritária, contudo, defende que a teoria do risco integral não é regra e só deve ser aplicada a casos específicos, como nos danos ambientais.⁸⁶

São requisitos aptos a ensejar a responsabilidade das empresas de transporte coletivo: a) a demonstração de que houve violação à cláusula de incolumidade, ou seja, que houve violação à sua integridade física ou psíquica ou prejuízo aos bens que trazia consigo; b) que o fato ocorreu no curso do transporte, ou seja, na exploração do serviço objeto da concessão; c) que houve dano⁸⁷.

A responsabilidade objetiva culminou em um redesenho do nexo de causalidade, transferindo-o do plano fático para o normativo-jurídico, a exigir simplesmente que o dano tenha se efetivado durante a execução de uma atividade⁸⁸, sem se perquirir se a conduta do agente é causa direta e necessária do fato danoso ou apta a, comumente, gerar o evento danoso.

Há, portanto, situações específicas em que o próprio nexo de causalidade é excepcionado, recaindo a obrigação de indenizar sobre um indivíduo sem que haja um liame causal entre sua conduta e o dano, bastando que se demonstre o nexo de imputação, definido pela ministra Nancy Andrighi no julgamento do recurso especial nº 1.426.598/PR como a "Razão jurídica pela qual se atribui a um sujeito a obrigação de reparar o dano"⁸⁹. Quando um ônibus é abalroado por outro veículo que trafegava em mão oposta, por exemplo, a conduta do preposto da empresa em nada contribuiu para o resultado danoso, não obstante permanecerá o dever de ressarcir os prejuízos sofridos pelos passageiros. A ministra Nancy Andrighi, no voto proferido no recurso retro citado, esposou a tese de que o nexo de imputação é usualmente fundamentado no risco da atividade ou da empresa, mas que poderá ser orientado por outros princípios como a

⁸⁶ TARTUCE, Flávio. Responsabilidade civil objetiva e risco: a teoria do risco concorrente. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2011. p.128

⁸⁷ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2015, p.404.

⁸⁸ GODOY, Claudio Luiz Bueno de. Responsabilidade civil pelo risco da atividade: uma cláusula geral no Código Civil de 2002. Coleção professor Agostinho Alvim, coordenação Renan Lotufo 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2010, p.121.

⁸⁹ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial 1.426.598/PR. Voto da Min. Nancy Andrighi, p.5. Relator: Min. Nancy Andrighi. Data de julgamento: 19 out. 2017, Terceira Turma. Data de publicação: 30 de out de 2017. Disponível em : <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=77422242&num_registro=201302644675&data=20171030&tipo=51&formato=PDF>. Acesso em 02 jan. de 2019.

boa-fé e equidade

Presentes, cumulativamente, os requisitos descritos anteriormente, a empresa só poderá eximir-se da responsabilidade de indenizar o passageiro se invocar as excludentes de ilicitude previstas no art. 188, I e II, do Código Civil⁹⁰, quais sejam: legítima defesa, estado de necessidade e exercício regular de direito. Somam-se a estes o caso fortuito, a força maior, a culpa exclusiva da vítima e o fato de terceiro⁹¹. No que tange ao transportador, a cláusula de não indenizar é absolutamente nula (Art.734, parágrafo único, CC)⁹² e não pode ser considerada excludente de responsabilidade.

No capítulo seguinte, será analisado como os assaltos se encaixam dentro das excludentes de responsabilidade, com ênfase no caso fortuito e força maior, instituto a eles apontado pela doutrina e jurisprudência majoritárias.

⁹⁰ BRASIL. Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>. Acesso em: 02 jan. 2018.

⁹¹ GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Novo curso de direito civil, v. 3: responsabilidade civil. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2017, p. 161.

⁹² BRASIL. Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>. Acesso em: 02 de jan de. 2018.

4 O ASSALTO COMO EXCLUDENTE DE RESPONSABILIDADE

Ao lado da obrigação principal de deslocar o passageiro ao seu local de destino, o transportador se compromete a garantir que, durante a execução do contrato, o contratante não sofrerá abalos a sua incolumidade física e psíquica nem sua bagagem sofrerá avarias. Um dos maiores desafios para o cumprimento de tal desiderato é a ação de criminosos armados nos transportes coletivos, ocorrência diária nas grandes cidades, conforme os dados trazidos neste trabalho.

A cláusula de segurança presente no contrato de transporte, a qual somos constantemente remetidos por todos os diplomas incidentes no contrato, é frequentemente violada pela ação de terceiros. Inexiste dúvidas que a tomada de bens de passageiros ou violência aos indivíduos representam grave violação da sua integridade. A celeuma jurídica gira em torno de saber se o assalto representa um fato estranha à atividade prestada, eximindo, assim, de responsabilidade as empresas de transporte coletivo.

4.1 O caso fortuito e a força maior

A responsabilidade do transportador, ainda que pautada em um regime objetivo de verificação da obrigação de indenizar, não é absoluta e admite as causas clássicas de exclusão de responsabilidade: o caso fortuito, a força maior e o fato exclusivo da vítima. Quanto à exoneração pelo fato imputável unicamente a terceiro, lembre-se que mesmo nestes casos o transportador não se desincumbirá da obrigação de indenizar, se o dano decorreu de acidente, de acordo com a sumula 187 do STF.

Parcela da doutrina costuma distinguir o caso fortuito e a força maior, apontando que esta advém de uma causa completamente estranha e irresistível, por impulso de uma atividade da natureza, enquanto aquele é proveniente de um fato humano. A Força maior representaria uma impossibilidade absoluta, insuperável por qualquer indivíduo, enquanto o caso fortuito seria uma impossibilidade relativa a uma pessoa específica em

uma situação concreta⁹³. Em sentido diametralmente oposto, Villaça⁹⁴ define caso fortuito como:

O acontecimento provindo da natureza, sem qualquer intervenção da vontade humana, como, por exemplo, a inundação de um rio, em consequência do que se arrasta uma ponte, impossibilitando tal fato o devedor, com seu caminhão, de transportar o objeto da prestação ao local certo, no dia certo (...)
Por outro lado, a força maior é o fato de terceiro, ou do credor; é a atuação humana, não do devedor, que impossibilita o cumprimento obrigacional.

Não há, portanto, consenso doutrinário sobre a definição de ambos, que ocupam lugares opostos na conceituação a depender do autor.

O Código Civil de 2002, no entanto, não fez distinção entre caso fortuito e força maior, definindo-os como o fato necessário, cujo efeito não era possível evitar ou impedir, nos termos do parágrafo único do seu artigo 393⁹⁵.

No presente trabalho, adotaremos a distinção apontada por Stolze⁹⁶, admitindo o caso fortuito como um evento imprevisível, evitável ou não, relacionada a uma atividade humana, enquanto a força maior pode ser entendida como uma força irresistível e inevitável, ainda que haja meios tecnológicos de previsão. A diferenciação importa, na medida que o fortuito comporta variáveis e é fato imprevisível e necessário em relação a determinada pessoa, e semelhante não ocorre quando o imprevisto deriva de uma força da natureza insuperável.

Os juristas, a exemplo de Cavalieri, costumam dividir o fortuito em interno e externo, classificando o primeiro dentro da esfera da obrigação de indenizar do agente, pois, ainda que imprevisível, o fato tem conexão com a atividade exercida, enquanto o fortuito externo é totalmente estranho à execução do serviço⁹⁷.

⁹³ PEREIRA, Caio Mário da Silva. Responsabilidade Civil. 12. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2018, p.388.

⁹⁴ AZEVEDO, Álvaro Villaça. Teoria geral das obrigações e responsabilidade civil. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2011, p.240.

⁹⁵ BRASIL. Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>. Acesso em: 02 jan. 2018.

⁹⁶ GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Novo curso de direito civil, v. 3: responsabilidade civil. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2017, p. 171.

⁹⁷ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2015, p.404-405.

De acordo com a lições de Pereira⁹⁸, os requisitos do caso fortuito são:

1) Necessariedade, pois não é qualquer acontecimento, por mais grave e ponderável, que libera o devedor, porém aquele que leva obrigatoriamente ao ato danoso.

2) Inevitabilidade. Para que se exima o agente, é mister que o evento não possa ser impedido nos seus efeitos. Alguns autores acrescentam ainda a imprevisibilidade.

O Direito é produto em constante processo de mudança e o instituto da responsabilidade civil é um dos que mais sofreu transformações ao longo dos últimos séculos, conforme apontado no início do trabalho. O enquadramento de certa situação no conceito de fortuito não pode ser realizado de modo apriorístico e estático, a desconsiderar a realidade social pujante em determinada época. Nesse sentido, O ministro Ruy Rosado de Aguiar, relator do REsp 175794/SP, citando Arnaldo Medeiros no seu voto:

Tudo depende, esclarece, das condições de fato em que se verifique o evento. O que hoje é caso fortuito, amanhã deixará de sê-lo, em virtude do progresso da ciência ou da maior previdência humana. Um mesmo acontecimento, diversamente do que sustentou exner, poderá constituir ou não caso fortuito, conforme a hipótese a que se aplique, variando as condições objetivas do caso.⁹⁹

Portanto, sem analisar as especificidades de cada caso em relação ao contexto social e ao ordenamento jurídico em que estão inseridas, é impossível determinar, desde logo, que um fato seja caso fortuito.

Na mesma direção, Cavalieri filho¹⁰⁰ defende a relatividade do caso fortuito, à mercê do tempo e espaço localizados e em vista às peculiaridades do caso concreto:

A inevitabilidade deve ser apurada in concreto, tendo em vista as contingências reais e peculiares de cada caso, no momento da ocorrência. E assim é porque toda inevitabilidade é relativa, no tempo e no espaço. O ataque de piratas, por

⁹⁸ PEREIRA, Caio Mário da Silva. Responsabilidade Civil. 12. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2018, p. 388.

⁹⁹ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso especial 175794/SP. Relator: Min. Ruy Rosado Aguiar. Data de julgamento: 5 de nov de 1998, Quarta Turma. Data de publicação: 21 fev. de 2000. Disponível em: <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/8344590/recurso-especial-resp-175794-sp-1998-0039195-9>>. Acesso em 15 jan. 2019.

¹⁰⁰ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2015, p.98.

exemplo, foi um dos primeiros exemplos da força maior, o que hoje seria risível. Em razão do avançado estágio atual do progresso tecnológico e científico, do extraordinário aparato tecnológico de medidas de segurança destinadas a prever e diminuir os riscos, torna-se cada vez mais relativa a caracterização da irresistibilidade.

Passemos, então, a analisar o posicionamento da doutrina e da jurisprudência nos assaltos a ônibus.

4.2 O assalto como caso fortuito

Conforme visto, ocorridos danos à integridade física ou psíquica do passageiro ou à sua bagagem, surge para aquele o direito de ser ressarcido pelos prejuízos sofridos, cabendo ao transportador que pretende se isentar de responsabilidade a demonstração de alguma das excludentes de ilicitude. O extraordinário, por si só, é incapaz de eximir o dever de indenizar do transportador. Destaca-se o caso fortuito, cuja diferença entre fortuito externo e interno revelará as situações aptas a desobrigar o transportador.

O evento imprevisto ou ocasional pode ou não estar inserido na esfera de obrigação do indivíduo. A mera imprevisibilidade do acontecimento não isenta de responsabilidade o transportador, posto que, ainda que eventual, algumas situações como:

O estouro de um pneu do ônibus, o incêndio do veículo, o mal súbito do motorista etc, são exemplos do fortuito interno, por isso que, não obstante acontecimentos imprevisíveis, estão ligados à organização do negócio explorado pelo transportador¹⁰¹.

A doutrina majoritária entende que a ação de indivíduos armados em veículos de transporte coletivo caracteriza fortuito externo, atividade estranha ao negócio empreendido pela empresa. O assalto não estaria dentro dos riscos assumidos pela empresa, isentando-a totalmente de responsabilidade. Para ilustrar, trazemos o posicionamento dos autores adiante.

Cavaleri filho¹⁰² defende que não se pode transferir aos transportadores ônus da

¹⁰¹ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2015, p. 404-405.

¹⁰² CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2015, p. 412.

segurança pública sem qualquer base econômica, pois:

O transportador não tem suporte econômico para montar um esquema de segurança capaz de evitar os assaltos e outras ocorrências desastrosas. O preço da passagem é tarifado pelo Poder Público, que estipula o seu valor. E, se esse preço for muito elevado, torna-se inviável o transporte coletivo. Ademais, não tem o transportador, e nem pode ter, um exército de policiais para colocá-los nos ônibus, trens etc., a fim de dar segurança aos passageiros contra os marginais. Se nem o Estado pode fazer isso, como poderia fazer o transportador?

Argumentos semelhantes são esposados por Gonçalves, que defende que o dever de coibir a prática de assaltos é do Estado e as medidas ao alcance do transportador para evitar a ação dos criminosos encareceriam o preço da passagem.¹⁰³

No mesmo sentido, Stolze considera injusta a imposição da obrigação de indenizar ao transportador, pois a segurança pública é dever constitucional do Estado¹⁰⁴.

Em posição minoritária, Nunes defende que o aumento da criminalidade retirou a qualidade de extraordinário dos assaltos, inserindo-o na esfera de obrigação do transportador por estar inserido no risco do negócio¹⁰⁵.

Embora vacilante até o final do século XX, a segunda seção do Superior Tribunal de Justiça, no julgamento do Recurso Especial 435.865/RJ, no ano de 2002, por seis votos contra um, pacificou a divergência entre as turmas, ao consolidar o entendimento de que os assaltos são fortuitos compreendidos fora do risco da atividade do transportador. Discutia-se, no caso em questão, a pretensão à indenização de um homem que foi atingido por disparos de arma de fogo durante assalto a ônibus em que viajava no estado do Rio de Janeiro. O voto vencedor, proferido pelo relator ministro Barros Monteiro, que inclusive citou Cavalieri, autor que nos referimos anteriormente, expôs argumentos semelhantes aos trazidos pela doutrina neste trabalho, conforme se vê em trecho extraído do seu voto:

Nessas condições, a simples circunstância de serem comuns hoje, no Brasil, delitos de natureza semelhante à versada nesta causa não é o bastante para atribuir-se responsabilidade à transportadora, que não deu causa alguma ao fato

¹⁰³ GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito Civil Brasileiro, vol. III: Contratos e atos unilaterais. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2018, p. 491.

¹⁰⁴ GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Novo curso de direito civil, v. 3: responsabilidade civil. 15. ed. – São Paulo: Saraiva, 2017, p. 383.

¹⁰⁵ NUNES, Luiz Antonio Rizzatto. Curso de direito do consumidor. 4. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2015, 367.

lesivo, sabido que a segurança pública dos cidadãos se encontra afeta às providências do Estado. Em nosso país, com as tarifas cobradas dos usuários, em que não é incluso o prêmio relativo ao seguro, que seria a forma esbarrada de proteger o passageiro contra atentados desse tipo, descabido é – a meu ver – transferir-se o ônus à empresa privada¹⁰⁶.

O Voto divergente foi proferido pelo Ministro César Asfor Rocha, que sublinhou a expectativa de segurança pelo consumidor na execução do contrato de transporte. Ressaltou, ainda, que os assaltos perderam o adjetivo da extraordinariedade, sem que as empresas adotem medidas para evita-los ou minora-los. Nas palavras do Ministro:

Exatamente por não ser mais uma ocorrência surpreendente, pois já alcança um certo nível de previsibilidade, as empresas que cuidam desse tipo de transporte deveriam melhor se precaver a fim de oferecerem maior garantia e incolumidade aos seus passageiros. Tenho para mim que essa circunstância, ao contrário do que admite o Sr. Ministro-Relator, data venia, tem preponderância na hipótese, porque o passageiro pensa que será transportado com segurança, e, evidentemente, tal segurança tem de ser ofertada pela empresa de transporte coletivo. No caso dos autos, não se tem notícia de nenhuma precaução tomada pela recorrente¹⁰⁷.

Julgados posteriores do STJ reproduziram fielmente a orientação proferida no acórdão supracitado:

AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO ESPECIAL - AÇÃO INDENIZATÓRIA - ASSALTO NO INTERIOR DE TRANSPORTE COLETIVO - CASO FORTUITO - DECISÃO MONOCRÁTICA QUE DEU PROVIMENTO AO RECURSO. IRRESIGNAÇÃO DO AUTOR.

1. Nos termos da jurisprudência desta Corte Superior, não há responsabilidade da empresa de transporte coletivo em caso de assalto à mão armada dentro de ônibus, pois o evento é considerado caso fortuito ou força maior, excluindo-se, portanto, a responsabilidade da empresa transportadora.

Precedentes.

2. Agravo regimental desprovido.¹⁰⁸

¹⁰⁶ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso especial 435.865/RJ. Relator: Min. Barros Monteiro. Data de julgamento: 9 out. de 2002, Segunda Seção. Data de publicação: 12 maio. 2003. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=377073&num_registro=200200653487&data=20030512&formato=PDF>. Acesso em 15. jan. 2019.

¹⁰⁷ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso especial 435.865/RJ. Relator: Min. Barros Monteiro. Data de julgamento: 9 out. de 2002, Segunda Seção. Data de publicação: 12 maio 2003. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=377073&num_registro=200200653487&data=20030512&formato=PDF>. Acesso em 15 jan. 2019.

¹⁰⁸ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Agravo Regimental no Recurso Especial 1.185.074/SP. Relator: Min. Marco Buzzi. Data de julgamento: 24 fev. de 2015, Quarta Turma. Data de publicação: 03 mar. 2015. Disponível em: < <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/178122382/agravo-regimental-no-recurso-especial-agrg-no-resp-1185074-sp-2010-0044518-6/relatorio-e-voto-178122399> >. Acesso em 08 de jan. 2019.

AGRAVO REGIMENTAL NA RECLAMAÇÃO. ACÓRDÃO PROLATADO POR TURMA RECURSAL DE JUIZADO ESPECIAL. RESOLUÇÃO N. 12/2009. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. ASSALTO DENTRO DE ÔNIBUS. CASO FORTUITO OU DE FORÇA MAIOR. RESPONSABILIDADE DA EMPRESA TRANSPORTADORA. INEXISTÊNCIA. JURISPRUDÊNCIA CONSOLIDADA DO STJ.

JULGAMENTO DE PLANO DA RECLAMAÇÃO. POSSIBILIDADE.

1. Assalto dentro de ônibus coletivo é considerado caso fortuito ou de força maior que afasta a responsabilidade da empresa transportadora por danos eventualmente causados a passageiro¹⁰⁹.

Com a devida vênia, entendemos que os doutrinadores partem de uma ampliação indevida da premissa na tentativa de infirmá-la. É ínsito a todo contrato de transporte a cláusula de segurança e o dano sofrido pelo passageiro deve ser indenizado. A questão que se põe é analisar o alcance da referida cláusula. As opiniões esposadas anteriormente partem da premissa de que a ação de terceiros armados dentro dos veículos de transporte não pode ser imputada ao transportador, pois o enfrentamento daquela conduta requer um aparato que não seria razoável exigir.

Os contratos, na concepção contemporânea, encerram relações jurídicas que extrapolam o interesse das partes. A vontade das partes, como resultado da Constituição de 1998 e do Código Civil de 2002, não ocupa mais o papel de senhor absoluto das relações privadas e o contrato passou a ser visto como:

Instrumento jurídico não só para satisfazer os interesses dos contratantes, mas também para cumprir a sua função social. Por força de sua função econômica e social, deve ser visto como instrumento de cooperação social, flexível e dinâmico, preocupado com o sujeito mais fraco da relação jurídica, daí por que subsumido a uma série de imposições de ordem pública e de interesse social¹¹⁰.

O transporte é item essencial à vida moderna, alçado a patamar de direito social no art. 6º, caput, da carta magna¹¹¹. Portanto, dentre os contratos de consumo, o transporte ocupa uma categoria especial, denominada de adesão por Orlando Gomes,

¹⁰⁹ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Agravo Regimental na Reclamação 12.695/RJ. Relator: Min. João Otávio de Noronha. Data de julgamento: 12 jun. 2013, Segunda Seção. Data de publicação: 17 jun. 2013. Disponível em: < <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/23520198/agravo-regimental-na-reclamacao-agrg-na-rcl-12695-rj-2013-0160738-4-stj/inteiro-teor-23520199?ref=serp> >. Acesso em 15 jan. 2019.

¹¹⁰ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de direito do consumidor. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 125

¹¹¹ BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em 15 jan. 2018.

como já tratado no item 2.2 do presente trabalho, por se tratar de atividade essencial oferecida em regime de monopólio. Costuma ser indicado pela doutrina que, nos contratos de adesão, há aceitação em bloco das cláusulas pelo contratante, restando a ele duas opções: aceitar o contrato tal como a outra parte propõe ou recusa-lo. No entanto, não há a opção de não contratar por parte do passageiro, pois o transporte é um direito social instrumental para a efetivação de outros direitos sociais, tais como saúde, educação, trabalho e lazer, devido à organização estrutural das cidades. A recusa dos termos contratuais implicaria, em último caso, renúncia à própria dignidade do indivíduo.

O Código de Defesa do Consumidor, em seu artigo 4º, objetivando o atendimento da necessidade dos consumidores, o respeito a sua dignidade, saúde e segurança, assim como a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, instituiu a política nacional das relações de consumo, com uma série de princípios, diretivas e instrumentos que devem orientar as políticas públicas brasileiras de defesa do consumidor.

A política nacional das relações de consumidor deve ser pautada por uma ação governamental que efetivamente proteja o consumidor e pelo incentivo à criação pelos fornecedores de meios eficientes de controle de qualidade e segurança de produtos e serviços (Art. 4º, II, d e V)¹¹².

Todos os princípios e objetivos anunciados anteriormente constituem desdobramento da vulnerabilidade do consumidor. O Estado, ao reconhecer a fragilidade do consumidor, criou mecanismos com o escopo de atenuar a desigualdade material das partes diante da imponência econômica do consumidor. No entendimento de Vasconcelos¹¹³:

A presença do Estado nas relações de consumo constitui uma consequência do princípio da vulnerabilidade do consumidor. Na hipótese de ocorrer essa vulnerabilidade, o Estado deve ser chamado para proteger o consumidor, que é a parte mais fraca da relação de consumo. Essa proteção pode ser efetivada tanto por meios legislativos, como judiciais ou administrativos, com o intuito de

¹¹² BRASIL. Código de defesa do consumidor. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8078.htm>. Acesso em: 16 jan. de 2019.

¹¹³ BRANDÃO, Fernanda Holanda de Vasconcelos. Princípios norteadores da Política Nacional das Relações de Consumo. In: Âmbito Jurídico, Rio Grande, XIII, n. 81, out 2010. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=8435>. Acesso em jan. 2019.

garantir o respeito aos interesses dos consumidores.

A proteção do consumidor, por estar prevista constitucionalmente, é uma norma hierarquicamente superior e, portanto, deve ser seguida por todo o sistema jurídico. Mas, para isso, faz-se necessária a crescente presença do Estado na atividade econômica dos consumidores e dos fornecedores. Essa tutela constitui liberdade pública positiva, de modo que o Estado tem o dever de garantir sua efetivação.

A proteção ao consumidor, portanto, deve ser efetivada tanto pelos legisladores quanto pelo judiciário e poder executivo. A preocupação com a segurança no contrato de transporte é constantemente reiterada pelos diplomas normativos que regem a relação entre o passageiro e o transportador, ocorrendo a menção à segurança na lei que regula as concessões de serviços públicos, o Código de Defesa do Consumidor e o Código Civil. A tendência evolutiva da responsabilidade civil é reduzir a quantidade de danos sem a correspondente reparação, o que não significa demonização do lucro, pois:

Não se entenda, todavia, que as novas tendências contratuais se colocam contra vantagens ou contra o lucro, o que não é verdadeiro. A nova tendência contratual se opõe – e, aí sim, de modo contundente – contra os excessos, os exageros, os abusos. Destarte, a ideia que deve prevalecer é a de um equilíbrio razoável da relação jurídica, em todos os seus aspectos (formais, materiais, econômicos e éticos)¹¹⁴.

Ante a configuração deste cenário, deve-se buscar a interpretação que, no caso concreto, tutele da forma mais adequada a parte vulnerável do contrato.

A doutrina civilista dominante argumenta, como visto, que a segurança pública é ônus do Estado e não poder ser transferida ao transportador. De fato, a competência de prevenir e reprimir crimes compete ao Poder Público, que remeteu o ofício às corporações de polícia. Não obstante a segurança pública seja ônus do Estado, isso não impediu que o STJ pacificasse o entendimento, expresso na sumula 130, que a empresa responde pela reparação de dano ou furto ocorrido em seu estabelecimento¹¹⁵. O tribunal cidadão também entendeu que, nos casos de fraudes e delitos em operações bancárias cometidos por terceiros, embora tipificados criminalmente, constituem fortuito interno,

¹¹⁴ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de direito do consumidor. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p.126

¹¹⁵ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Súmula 130: A empresa responde, perante o cliente, pela reparação de dano ou furto de veículo ocorridos em seu estacionamento. In Súmulas. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/docs_internet/revista/eletronica/stj-revista-sumulas-2010_9_capSumula130.pdf>. Acesso em 10 jan. de 2018.

apto a atrair a responsabilidade da instituição bancária¹¹⁶. Portanto, o raciocínio de que uma conduta constitui crime e a competência de reprimi-los é do Estado, logo o contratante não poderá ser responsabilizado é frágil, porque não há na jurisprudência nem na doutrina elementos que sustentem este silogismo.

Os transportes coletivos aglutinam, diariamente, uma grande quantidade de pessoas e os bens que trazem consigo no mesmo espaço físico, sujeito a um itinerário previsível, o que atrai atenção de criminosos. A ação de homens armados imbuídos do desejo de subtrair os bens alheios nos transportes coletivos tornou-se fato corriqueiro na realidade social brasileira, tornando-se um dos mais frequentes tipos de crimes. Observe-se a ocorrência em algumas cidades brasileiras¹¹⁷:

a) Na cidade de São Paulo, no período de janeiro a março de 2017, foram registrados 99 assaltos a ônibus, uma média de pouco mais de um roubo ou furto por dia¹¹⁸;

b) A cidade de Salvador registrou, nos primeiros cinco meses de 2017, 1.180 roubos a ônibus, uma média de oito por dia¹¹⁹.

c) Em Brasília, durante todo o ano de 2017 registrou-se 285 assaltos a ônibus, uma média de quase um por dia¹²⁰.

d) No ano de 2017, a cidade de Fortaleza registrou 2.353 assaltos a ônibus, uma média de 78 por mês, uma média de mais de 2 a cada dia.¹²¹

e) Na cidade de João pessoa, no ano de 2017, foram registrados 302 assaltos,

¹¹⁶ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Súmula 479: As instituições financeiras respondem objetivamente pelos danos gerados por fortuito interno relativo a fraudes e delitos praticados por terceiros no âmbito de operações bancárias. Disponível em: < http://www.coad.com.br/busca/detalhe_16/2409/Sumulas_e_enunciados > Acesso em 10 jan. de 2018.

¹¹⁷ R7. Veja a lista das cidades mais populosas do Brasil. 30 ago. de 2017. Disponível em: < <https://noticias.r7.com/brasil/veja-a-lista-das-cidades-mais-populosas-do-brasil-30082017> >. Acesso em 2 jan. de 2019.

¹¹⁸ G1. Número de roubos em ônibus em SP cresce 55% no trimestre; veja vídeos de assaltos. Portal G1. 03 maio 2017. Disponível em: < <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/numero-de-roubos-em-onibus-em-sp-cresce-55-no-trimestre-veja-video-de-assaltos.ghtml> >. Acesso em 02 jan. de 2019

¹¹⁹ G1. Salvador tem média de 8 assaltos a ônibus por dia, diz polícia. Portal G1. 25 maio 2017. Disponível em: < <https://g1.globo.com/bahia/noticia/salvador-tem-media-de-8-assaltos-a-onibus-por-dia-diz-policia.ghtml> >. Acesso em 02 jan. 2019.

¹²⁰ G1. Roubos em transporte público sobem 67% em um ano, aponta Segurança do DF. Portal G1. 16 mar. de 2017. Disponível em: < <https://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/roubos-em-transporte-publico-sobem-67-em-um-ano-aponta-seguranca-do-df.ghtml> >. Acesso em 02 jan. de 2019.

¹²¹ G1. Assaltos a ônibus em Fortaleza crescem 51% em 2017, diz sindicato. Portal G1. 10 jan. 2018. Disponível em: < <https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/assaltos-a-onibus-em-fortaleza-crescem-51-em-2017-diz-sindicato.ghtml> >. Acesso em 02 jan. 2019.

uma média de quase um assalto por dia¹²².

O fortuito, conforme os ensinamentos ditados por Arnaldo Medeiros transcritos no item anterior, é um conceito fluido, que deve ser analisado com base nas circunstâncias concretas. Embora o assalto à postos de gasolina possa ser considerado frequente em determinadas cidades, não suscita controvérsias a responsabilidade dos danos advindos aos clientes durante a ação criminosa, justamente pela natureza do contrato avençado. A recorrência dos furtos e roubos nos ônibus, aliado à posição do contrato de transporte de passageiros no ordenamento jurídico, cujo principal objeto é a entrega do passageiro e sua respectiva bagagem completamente íntegros ao seu destino, reclama um tratamento diferenciado por parte do Estado. O próprio STJ, que compreende o assalto como fortuito externo, apto a exonerar de responsabilidade o transportador, já decidiu a favor de uma passageira que teve seus bens subtraídos durante uma viagem de ônibus, por entender que o transporte rodoviário está mais vulnerável à ação de criminosos e a mudança no modo de deslocamento ter sido modificado unilateralmente pela empresa, conforme se vê na ementa do REsp 1728068/SP¹²³:

1.2. Nessa linha de entendimento, a jurisprudência do STJ reconhece que o roubo dentro de ônibus configura hipótese de fortuito externo, por se tratar de fato de terceiro inteiramente independente ao transporte em si, afastando-se, com isso, a responsabilidade da empresa transportadora por danos causados aos passageiros.

1.3. Não obstante essa seja a regra, o caso em análise guarda peculiaridade que comporta solução diversa. Com efeito, a alteração substancial e unilateral do contrato firmado pela recorrente – de transporte aéreo para terrestre -, sem dúvida alguma, acabou criando uma situação favorável à ação de terceiros (roubo), pois o **transporte rodoviário é sabidamente muito mais suscetível de ocorrer crimes dessa natureza**, ao contrário do transporte aéreo. Dessa forma, a conduta da transportadora concorreu para o evento danoso, pois ampliou significativamente o risco de ocorrência desse tipo de situação, não podendo, agora, se valer da excludente do fortuito externo para se eximir da responsabilidade. (grifos nossos)

¹²² BOTTO, Gabriel. João Pessoa e Campina Grande registram 368 assaltos a ônibus em 2017. Portal Correio. 11 jan. 2018. Disponível em: < <https://portalcorreio.com.br/joao-pessoa-e-campina-registram-368-assaltos-onibus-em-2017> >. Acesso em 02 jan. 2019.

¹²³ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial 1728068/SP. Relator: Min. Marco Aurélio Belizze. Data de julgamento: 05 jun. 2018, Terceira Turma. Data de publicação: 08 jun. 2018. Disponível em: < <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/595911051/recurso-especial-resp-1728068-sp-2017-0312873-5/inteiro-teor-595911070?ref=juris-tabs> >. Acesso em 15 jan. de 2019.

Os usuários de transporte coletivo encontram-se em uma situação de hipervulnerabilidade e a posição dos tribunais brasileiros tem contribuído para a indiferença das empresas de transporte, que não tomam nenhuma medida capaz de minorar ou diminuir os riscos das ações criminosas. A seguir, transcrevemos o brilhante voto de um desembargador, trazido à colação por Stolze¹²⁴, que escancarou o problema:

“Processual. Responsabilidade civil. Assalto a ônibus. Vítima que é atingida no interior de coletivo em troca de tiros entre passageiros e assaltantes. Alegado fato de terceiro evidenciador de fortuito externo. Inocorrência em face da previsibilidade do evento danoso, omissão dos empresários na tomada de providências que minorem ou evitem as ocorrências. Responsabilidade contratual. Pensão que deve levar em conta os gastos da vítima com a sua manutenção. Juros, que, por se tratar de relação contratual, contam-se da citação recurso a que se dá parcial provimento.

I — Se o caso fortuito é a expressão especialmente usada, na linguagem jurídica, para indicar todo caso, que acontece imprevisivelmente, atuado por uma força que não se pode evitar, revela-se incorrente o caso fortuito nos assaltos a ônibus numa região como a da Avenida Brasil em Bonsucesso, onde, infelizmente, os assaltos se sucedem. Relembrando Planiol, ‘os juízes devem viver com sua época, se não querem que esta viva sem eles’;(...)

IV — Enquanto o Judiciário, divorciado do seu real papel no contexto social, continuar entendendo que não são indenizáveis os assaltos no interior de coletivos, as empresas de ônibus, nababescamente, continuarão indiferentes às lágrimas, às dores, ao luto e ao desamparo daqueles que as sustentam através do contrato de transporte regidamente retribuído — ubi periculum, ibi et lucrum collocetur — onde está o perigo, aí seja colocado o lucro. Ou seja, as vantagens e as comodidades devem tocar a quem arrisca. O fato era e é perfeitamente previsível e faz parte do risco da atividade econômica;

O raciocínio esposado por Gonçalves e Cavalieri, de que a responsabilidade por furtos e assaltos exigiria que as empresas financiassem a presença de prepostos armados nos ônibus carece de razoabilidade. A cláusula de segurança deve ser interpretada de modo a conciliar a proteção do consumidor e a busca pelo lucro do empresário, pois ambos são princípios que devem balizar a atividade econômica, como determina o art. 170, II e V, da Constituição Federal de 1988¹²⁵.

O STJ, ao reconhecer a responsabilidade das empresas por furtos e roubos transcorridos em seu estacionamento, tampouco fixou a responsabilidade nos moldes

¹²⁴ GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Novo curso de direito civil, volume 4: tomo II: contratos em espécie. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2017, p. 483-484.

¹²⁵ BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em 15 jan. de 2018.

aludidos pelos autores citados anteriormente. A ementa exarada no recurso especial nº 1.426.598/ PR, definiu que:

DIREITO DO CONSUMIDOR. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E COMPENSAÇÃO POR DANOS MORAIS. FURTO DE VEÍCULO EM ESTACIONAMENTO DE SUPERMERCADO. LEGÍTIMA EXPECTATIVA DE SEGURANÇA POR PARTE DO CONSUMIDOR. AUSÊNCIA DE CIRCUNSTÂNCIAS CONCRETAS APTAS AO RECONHECIMENTO DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO FORNECEDOR. RECURSO EXCLUSIVO DO CONSUMIDOR. DANOS MATERIAIS MANTIDOS EM RAZÃO DO PRINCÍPIO DO NON REFORMATIO IN PEJUS.

1. Ação ajuizada em 25/10/2007. Recurso especial interposto em 22/02/2012 e atribuído a esta Relatora em 26/08/2016. Julgamento: CPC/1973.

2. O propósito recursal consiste em definir se o furto de veículo pertencente a consumidor nas dependências do estacionamento fornecido por supermercado configura dano moral indenizável. Antes, porém, de examinar o cabimento da compensação por danos morais na hipótese, faz-se necessário avaliar se está caracterizada a responsabilidade civil do estabelecimento pelo evento danoso.

3. Tradicionalmente, a jurisprudência desta Corte entende que os estabelecimentos comerciais e congêneres que fornecem estacionamento aos veículos de seus clientes respondem objetivamente por danos, furtos ou roubos. O entendimento – que foi consolidado na Súmula 130/STJ – é de que a disponibilização do estacionamento constitui mecanismo de captação de clientela para o estabelecimento, que, em troca dos benefícios indiretos que auferir, deve zelar pela segurança dos veículos dos consumidores, suportando os riscos inerentes à comodidade oferecida.

4. Contudo, essa orientação, que se fundamenta na teoria do risco-proveito, acaba por, automaticamente e sem quaisquer outras considerações, transferir o risco de dano ou subtração do veículo para o mantenedor do estacionamento, risco esse que, a princípio, é do proprietário do bem.

5. Além disso, a teoria do risco-proveito, aplicada sistematicamente, implica a presunção de que o risco assumido por qualquer estabelecimento, assim como o proveito decorrente do estacionamento, é uniforme e invariável, o que não condiz com a realidade econômica-social, tão dinâmica e multifacetada.

6. Nesse contexto, entende-se que a responsabilidade do estabelecimento por danos ou subtrações de veículos em estacionamentos deve ser aferida casuisticamente, cabendo ao julgador investigar se o conjunto das circunstâncias concretas do estabelecimento e seu estacionamento são aptas a gerar, no consumidor-médio, razoável expectativa de segurança.

7. Se esse conjunto de circunstâncias, objetivamente consideradas, indicar que havia razoável expectativa de segurança por parte do consumidor-médio, a responsabilidade do estabelecimento ou instituição estará configurada, assentando-se o nexo de imputação na frustração da confiança a que fora induzido o consumidor.

8. Dentre as circunstâncias relevantes, podem ser citadas (sem qualquer intuito de exaurimento): pagamento direto pelo uso do espaço para estacionamento; natureza da atividade exercida (se empresarial ou não, se de interesse social); ramo do negócio; porte do estabelecimento; nível de acesso ao estacionamento (fato de o estacionamento ser ou não exclusivo para clientes ou usuários do serviço); controle de entrada e saída por meio de cancelas ou entrega de tickets; aparatos físicos de segurança na área de estacionamento (muros, cercas, grades, guaritas e sistema de vídeo-vigilância); presença de guardas ou vigilantes no local; nível

de iluminação¹²⁶.

A responsabilidade imposta às empresas naqueles casos, portanto, não foi feita sem ressalvas, devendo-se analisar as circunstâncias do caso concreto. A transferência do ônus, ao transportador, de indenizar, em todos os casos, os passageiros dos prejuízos advindos dos roubos e furtos inviabilizaria a atividade econômica e acarretaria em um descompasso na ponderação entre os princípios constitucionais da livre iniciativa e a defesa do consumidor.

Um dos princípios que rege a política nacional das relações de consumo, de acordo com o art. 4º do Código de Defesa do Consumidor, é o incentivo à criação, pelos fornecedores, de meio eficientes de segurança¹²⁷. Tanto o poder executivo quanto o legislativo, diante da insegurança que enfrentam os passageiros do transporte coletivo, devem buscar ações que diminuam a ação de bandos armados dentro dos veículos.

O poder executivo, responsável pela condução do processo licitatório do transporte urbano, pode inserir no contrato administrativo medidas que previnam a incidência de roubos e furtos e auxilie a identificação dos criminosos. Uma medida de baixo custo contra a ação de criminosos é equipar os ônibus com letreiros que indiquem a suspeita da ocorrência de assaltos no veículo, cujos dizeres seriam visualizados pela população que, assim, poderia acionar a polícia militar para coibir o ato. A prefeitura da cidade de Santos, no estado de São Paulo, com o intuito de melhorar a segurança do transporte coletivo, sancionou a lei 3.420/2018, que obrigou as concessionárias do serviço público de transporte a instalar o dispositivo de segurança em toda a frota e, ainda, determinou que ele será item obrigatório nas futuras licitações. Transcreve-se, a seguir, os dois primeiros artigos da referida lei municipal:

Art. 1º As concessionárias de transporte público coletivo urbano do Município ficam obrigadas a instalar dispositivo de segurança que informe a ocorrência de assalto nos ônibus, com o objetivo de preservar, de prevenir furtos, roubos, vandalismo, depredação, violência e outros atos que comprometam a segurança

¹²⁶ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial 1.426.598/PR. Relator: Min. Nancy Andrighi. Data de julgamento: 19 out. 2017, Terceira Turma. Data de publicação: 30 out. 2017. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=77638592&num_registro=201302644675&data=20171030&tipo=5&formato=PDF>. Acesso em 16 jan. de 2019.

¹²⁷ BRASIL. Código de defesa do consumidor. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8078.htm>. Acesso em: 10 jan. 2019.

dos usuários e funcionários.

Parágrafo único. O dispositivo de segurança deverá alterar o letreiro dos ônibus para que conste a frase "Socorro Assalto".

Art. 2º O dispositivo de segurança descrito na presente lei deverá ser item obrigatório nas licitações para transporte coletivo urbano¹²⁸.

Na cidade de João Pessoa, capital da Paraíba, as empresas de transporte coletivo, visando diminuir o número de fraudes no sistema de meia-passagem estudantil, implementou o sistema de biometria facial para aquele grupo de usuários¹²⁹. O sistema de reconhecimento facial funciona da seguinte forma:

Basicamente, os sistemas de reconhecimento facial fazem o seguinte: a imagem do rosto é submetida a um algoritmo, que é treinado para identificar dezenas de pontos únicos. Os detalhes, que variam conforme a complexidade do sistema, podem ser: Distâncias (do nariz aos olhos; da boca ao queixo e etc); Marcas e cicatrizes; Contorno da face; Formato da extremidade do rosto.

Essas informações são usadas para criar um arquivo que descreve a imagem e funciona como um "número de RG facial"¹³⁰.

O objetivo das empresas de transporte coletivo, neste caso, é o de impedir que pessoas que não possuam os requisitos de gozo da gratuidade ou a pagar metade do valor da passagem, como os estudantes, usufruam indevidamente deste direito. No entanto, este é um mecanismo que, se aplicado a todos os usuários de transporte coletivo, permite um controle e identificação dos passageiros, facilitando a prevenção e reconhecimento de criminosos. No ano de 2018, foram compradas 5,7 milhões de passagens por mês na capital paraibana, e apenas 25% delas foram pagas em

¹²⁸ BRASIL. Lei 3.420 de d 21 de março de 2018. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/santos/lei-ordinaria/2018/342/3420/lei-ordinaria-n-3420-2018-obriga-a-instalacao-de-dispositivo-de-seguranca-que-informe-a-ocorrencia-de-assaltos-nos-onibus-e-da-outras-providencias>>. Acesso 10 jan. 2019.

¹²⁹ G1. Biometria facial é cadastrada por 95% dos estudantes usuários de ônibus, em João Pessoa, diz Sintur. Portal G1. 20 nov. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2018/11/20/biometria-facial-e-cadastrada-por-95-dos-estudantes-usuarios-de-onibus-em-joao-pessoa-diz-sintur.ghtml>>. Acesso em 10 jan. 2019.

¹³⁰ GOMES. Helton Simões. Como funciona o reconhecimento facial? Entenda a tecnologia que lê o rosto. UOL. 11 out. 2018. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/tecnologia/noticias/redacao/2018/10/11/entenda-a-tecnologia-por-tras-do-reconhecimento-facial.htm>>. Acesso em 10 jan. de 2019.

dinheiro.¹³¹ Uma medida, como a de submeter todos os usuários que utilizam o cartão para pagar as passagens a biometria facial, acarretaria em mais segurança para os passageiros sem nenhum custo adicional relevante para as empresas.

Com igual objetivo de coibir fraudes na utilização de benefícios legais, as empresas de transporte coletivo de Salvador instalaram microcâmeras nos veículos, capazes de capturar várias fotos em sequência e compara-las com um banco de dados atualizado semestralmente pelas empresas¹³². Outro instrumento que, estendido a outros usuários de transporte coletivo, inclusive com adaptações possíveis de registrar todos os passageiros, tornariam mais seguros os ônibus.

O poder executivo e legislativo, tanto municipal quanto estadual, diante do cenário de insegurança crescente e indiferença das empresas de transporte coletivo e do poder judiciário, devem intervir na defesa do consumidor, inserindo nos contratos administrativos celebrados entre as empresas e o poder público, como requisito obrigatório da licitação, a efetivação de medidas que atenuem os riscos criados pela atividade de terceiros armados nos transporte coletivos. Todas as medidas citadas anteriormente são de baixo impacto financeiro e não afetam o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, conciliando a busca pelo lucro e a defesa do consumidor

A posição da jurisprudência de isentar de responsabilidade as empresas de transporte coletivo nos assaltos à ônibus tem contribuído para o descaso e aumento dos transtornos pelos consumidores. O estágio atual da tecnologia fornece um leque de mecanismos capazes de diminuir e prevenir a ação de indivíduos armados nos coletivos, reduzindo a incidência dos assaltos. Diante da posição do poder judiciário, cabe ao poder executivo e legislativo tomar medidas que tornem mais seguros os veículos de transporte coletivo, sem, contudo, inviabilizar a atividade econômica. O quadro tem se agravado pois a ausência de medidas inibitórias reforça a certeza da impunidade e coloca os ônibus como um dos alvos preferidos dos crimes contra o patrimônio. O objetivo da adoção das

¹³¹ MAISPB. Passe Legal é maioria entre usuários de JP. 14 jan. 2019. Disponível em: <<http://www.maispb.com.br/323103/passe-legal-ja-e-utilizado-por-75-dos-usuarios-do-transporte-publico-em-jp.html>>. Acesso 12 jan. de 2019.

¹³² MARINHO, Nilson; PALMA, Amanda. Câmeras em ônibus ajudam a identificar fraudes com gratuidade e meia passagem. Correios. 03 ago. 2017. Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/cameras-em-onibus-ajudam-a-identificar-fraudes-com-gratuidade-e-meia-passagem>>. Acesso em 12 jan. de 2019.

medidas aqui apontadas não é fazer cessar de forma completa a atividade criminosa nos veículos, mas minorar os riscos, pois, conforme Beccaria¹³³:

A certeza de um castigo, mesmo moderado, sempre causará mais intensa impressão do que o temor de outro mais severo, unido à esperança da impunidade, pois, os males, mesmo os menores, quando certos, sempre surpreendem os espíritos humanos, enquanto a esperança, dom celestial que frequentemente tudo supre em nós, afasta a idéia de males piores, principalmente quando a impunidade, outorgada muitas vezes pela avareza e pela fraqueza, fortalece-lhe a força.

Inseridos no processo licitatórios os mecanismos de segurança apontados anteriormente, a responsabilidade da empresa se cingiria à sua correta aplicação e manutenção. Se, tomadas as medidas, ainda assim os ônibus fossem assaltados, restaria afastada a responsabilidade da empresa, salvo se constatado o mau funcionamento ou falha em algum dos dispositivos, como no caso ilustrativo do ônibus que trafegava em Salvador e um homem morreu durante assalto que poderia ter sido gravado pela câmera do veículo, que no entanto, não estava em funcionamento no momento do incidente¹³⁴.

Embora a jurisprudência tenha se assentado em bases de considerar o assalto como fortuito externo, fato estranho à atividade exercida, os tribunais apontam a responsabilidade do transportador quando haja a conivência ou omissão dos prepostos ou, ainda, reiterada ação armada de bandidos em um trecho específico cumulada com a inércia da empresa¹³⁵.

Uma conduta bastante comum, porém, com escassez de decisões judiciais ou discussões a respeito, nas grandes cidades, é a de pular as catracas dos ônibus para evitar o pagamento do preço ínsito ao contrato de transporte. A título de exemplo, de acordo com dados de 2014 do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros

¹³³ BECCARIA, Cesare Bonesana. Dos delitos e das penas. Tradução J. Cretella Jr. e Agnes Cretella I. 2. ed. rev., São Paulo: Editora Revista dos Tribunais. 1999, p. 45.

¹³⁴ A TARDE. Câmera de ônibus não funcionava durante assalto com vítima em Nazaré. 25 maio 2017. Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1864307-camera-de-onibus-nao-funcionava-durante-assalto-com-vitima-em-nazare>>. Acesso em 14 jan. de 2019

¹³⁵ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2015, p. 409-410.

do Espírito Santo, 200 mil pessoas pulam a roleta por ano¹³⁶. Em Belo Horizonte, no ano de 2018, a prática resultou em um prejuízo de 1,8 milhões de reais por mês para as empresas¹³⁷. Em uma relação comercial típica, o fornecedor é livre para oferecer descontos ou dar o produto ou serviço sem nada exigir do consumidor. No entanto, o transporte coletivo é um serviço público, regido pelo princípio da impessoalidade, e as isenções e gratuidades são apenas aquelas previstas em lei. Não é dado aos prepostos do transportador selecionar os usuários a quem será dispensado o pagamento da passagem. Portanto, se um passageiro vier a ser assaltado por um indivíduo nas condições anteriormente descritas, nascerá para o transportador o dever de indenizar o passageiro, pois a conduta do preposto contribuiu para o evento danoso. Com mais razão, incidirá a reparação civil se o motorista abrir, espontaneamente, as demais portas do veículo para que os indivíduos ingressem gratuitamente ou possibilitem a entrada de passageiros fora das paradas regulares.

¹³⁶ FALCÃO, André; NOBRES, Juirana. 200 mil pessoas pulam roleta de ônibus todo mês na Grande Vitória. Portal G1. 07 out. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/espírito-santo/noticia/2014/10/200-mil-pessoas-pulam-roleta-de-onibus-todo-mes-na-grande-vitoria.html>>. Acesso em 19 fev. 2019.

¹³⁷ PELEGI, Alexandre. Ônibus de BH perdem mais de R\$ 1 milhão por mês com 'pula-catracas'. Diário do transporte. 29 set. 2018. Disponível em: < <https://diariodotransporte.com.br/2018/09/29/onibus-de-bh-perdem-mais-de-r-1-milhao-por-mes-com-pula-catracas/>>. Acesso em 19 fev. 2019.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na sociedade pós-moderna, a mobilidade urbana transformou-se em um dos principais tópicos de discussão. Verificou-se no decorrer do trabalho que o contrato de transporte ocupa uma posição especial no ordenamento jurídico brasileiro, visto que o transporte é um direito social sem os quais os cidadãos estariam impossibilitados de exercer outros. Os diplomas incidentes na relação jurídica entre transportador e passageiro tendem a proteger, com razão, este último, que se encontra em franca fragilidade frente ao poderio econômico das empresas. Portanto, os problemas enfrentados na execução do contrato requerem peculiar atenção do Estado.

A criminalidade que assola a sociedade brasileira repercute diretamente na prestação do serviço de transporte. O contrato de transporte, cuja cláusula de incolumidade evidencia uma das principais obrigações do transportador, sofre com a inexecução de todos os seus termos em razão de um fato de terceiro: a ação de criminosos, atraídos pela aglomeração de pessoas e seus bens em um espaço confinado. A tarefa de conciliar a preservação da integridade dos indivíduos e seus bens e a responsabilidade das empresas é árdua e, embora o tema esteja consolidado no superior tribunal de justiça, ainda há vozes dissonantes na doutrina e na jurisprudência. Os argumentos de parte dos teóricos do direito de que as medidas capazes de obstar a ação de criminosos encareceria o preço das passagens é facilmente desconstruído a partir de uma crítica mais acurada. As empresas de transporte coletivo adotaram mecanismos para coibir fraudes e garantir a manutenção dos seus lucros, sem que fosse levantado nenhum questionamento sobre o direcionamento de ditos equipamentos ao aumento da segurança do transporte.

As decisões judiciais que sistematicamente exoneraram as empresas de transporte coletivo contribuíram para a inércia daquelas frente ao aumento da ocorrência de assaltos em seus veículos. A distantes passos de ser considerado excepcional, a ação dos criminosos no transporte coletivo faz parte da realidade dos passageiros, tornando-se incomum, ao contrário, um dia em que tenha passado incólume da violência de criminosos os passageiros de ônibus nas grandes cidades. Com efeito, a classificação do fortuito externo não está atrelada à previsão genérica dos eventos. Estes, a par de

que seja imprevisível, devem ter conexão com a atividade exercida. Conforme visto, o fortuito é relativo no tempo e no espaço e pode sofrer valoração jurídica diferente em razão da época. A simples observação de que a segurança pública é dever do Estado é incapaz de relegar os fatos criminosos ao campo do fortuito externo. A categorização do fortuito requer uma análise que envolve o evento e as peculiaridades do contrato, de modo a assentar se entre eles não há conexão e, conseqüentemente, não haja responsabilidade.

Não obstante o rico debate de ideias, o Superior tribunal de justiça é a corte autorizada a dar a interpretação prevalecente sobre a legislação federal e, salvo algumas exceções, a jurisprudência posta considera o assalto fortuito externo e, portanto, o transportador não está obrigado a indenizar o passageiro pelos prejuízos sofridos. No entanto, o atual estado das coisas fragiliza de maneira contundente a parte vulnerável da relação jurídica, o consumidor. Sem amparo jurídico dos tribunais, aos passageiros não há outra opção a não ser expor-se aos riscos, já que o transporte é vital para sua sobrevivência. A tese esposada pelo judiciário, no entanto, não pode deixar mórbidos o legislativo e o executivo, ambos com importante posição na tutela do consumidor. Se as empresas de transporte coletivo se encontram prostradas, inertes a constante violação da incolumidade dos passageiros, pois as passagens pagas em dinheiros representam quantidade irrisória do valor movimentado diariamente, cabe ao poder público interceder na relação jurídica a fim de criar mecanismos capazes de diminuir a insegurança dos transportes coletivos. O poder executivo, incumbido da função administrativa do Estado, é o que conduz o processo licitatório que escolhe a empresa apta a prestar o serviço público de transporte, e não haveria dificuldades de habilitar no certame apenas as empresas com domínio de certas medidas de segurança, tais quais as mencionadas durante este trabalho, sem que para tal restasse o contrato desequilibrado economicamente. O poder legislativo, também, dever estar atento à questão, podendo impor a obrigação à revelia do chefe do executivo e, assim, cumprir seu papel na defesa do consumidor.

Durante o desenvolvimento do trabalho, observamos a proeminência de duas teses na doutrina e na jurisprudência: a primeira advoga que o assalto constitui fortuito externo, atividade estranha à atividade de transporte, de modo que a eles não se poderia

atribuir o dever de indenizar; a segunda corrente defende a responsabilidade das empresas de transporte coletivo, pois os assaltos não podem mais ser considerados eventos excepcionais.

O presente trabalho demonstrou que pode ser construída uma via alternativa, por intermédio do reforço da cláusula de segurança em medidas concretas pelo legislativo e executivo, sem a inviabilização da atividade econômica. Adotados os mecanismos de segurança impostos às empresas de transporte coletivo, estas só seriam responsabilizadas se houvesse falha na sua execução.

REFERÊNCIAS

A TARDE. Câmera de ônibus não funcionava durante assalto com vítima em Nazaré. 25 maio de 2017. Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1864307-camera-de-onibus-nao-funcionava-durante-assalto-com-vitima-em-nazare>>. Acesso em 14 jan. 2019.

ARAGÃO, Valdenir Cardoso. Aspectos da responsabilidade civil objetiva. In: Âmbito Jurídico, Rio Grande, X, n. 47, nov 2007. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=2352>. Acesso em 15 dez. 2018.

AZEVEDO, Álvaro Villaça. Teoria geral das obrigações e responsabilidade civil. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

BECCARIA, Cesare Bonesana. Dos delitos e das penas. Tradução: J. Cretella Jr. e Agnes Cretella I. 2. ed. rev., São Paulo: Editora Revista dos Tribunais. 1999.

BOTTO, Gabriel. João Pessoa e Campina Grande registram 368 assaltos a ônibus em 2017. Portal Correio. 11 jan. 2018. Disponível em: <<https://portalcorreio.com.br/joao-pessoa-e-campina-registram-368-assaltos-onibus-em-2017>>. Acesso em 02 jan. 2019.

BRAGA NETTO, Felipe Peixoto; FARIAS; Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson. Novo tratado de responsabilidade civil. 3. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

BRANDÃO, Fernanda Holanda de Vasconcelos. Princípios norteadores da Política Nacional das Relações de Consumo. In: Âmbito Jurídico, Rio Grande, XIII, n. 81, out. 2010. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=8435>. Acesso em jan. 2019.

BRASIL. Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>.

_____. Código Civil. Lei nº 3.071, de 1 de janeiro de 1916. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L3071.htm>.

_____. Código de defesa do consumidor. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8078.htm>

_____. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>.

_____. Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2681_1912.htm>.

_____. Lei 12.587 de 3 de janeiro de 2012. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>.

_____. Lei 3.420 de d 21 de março de 2018. Disponível em:
<<https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/santos/lei-ordinaria/2018/342/3420/lei-ordinaria-n-3420-2018-obriga-a-instalacao-de-dispositivo-de-seguranca-que-informe-a-ocorrencia-de-assaltos-nos-onibus-e-da-outras-providencias>>.

_____. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8987cons.htm>.

_____. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8987cons.htm>.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Agravo Regimental na Reclamação 12695/RJ. Relator: Min. João Otávio de Noronha. Data de julgamento: 12 jun. 2013, Segunda Seção. Data de publicação: 17 jun. 2013. Disponível em:
<<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/23520198/agravo-regimental-na-reclamacao-agrg-na-rcl-12695-rj-2013-0160738-4-stj/inteiro-teor-23520199?ref=serp>>. Acesso em 15 jan. 2019.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Agravo Regimental no Recurso Especial 1.185.074/SP. Relator: Min. Marco Buzzi. Data de julgamento: 24 fev. 2015, Quarta Turma. Data de publicação: 03 mar. 2015. Disponível em:
<<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/178122382/agravo-regimental-no-recurso-especial-agrg-no-resp-1185074-sp-2010-0044518-6/relatorio-e-voto-178122399>>. Acesso em 08 jan. 2019.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Recurso especial 175794/SP. Relator: Min. Ruy Rosado Aguiar. Data de julgamento: 5 nov. 1998, Quarta Turma. Data de publicação: 21 fev. 2000. Disponível em:<<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/8344590/recurso-especial-resp-175794-sp-1998-0039195-9>>. Acesso em 15 jan. 2019.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Recurso especial 435.865/RJ. Relator: Min. Barros Monteiro. Data de julgamento: 9 out. 2002, Segunda Seção. Data de publicação: 12 maio 2003. Disponível em:
<https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=377073&num_registro=200200653487&data=20030512&formato=PDF>. Acesso em 15 jan. 2019.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial 1.135.927/MG. Relator: Min. Castro Meira. Data de julgamento: 10 ago. de 2010, Segunda Turma. Data de publicação: 19 ago. 2010. Disponível em:
<https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=11456298&num_registro=200900732296&data=20100819&tipo=5&formato=PDF> Acesso em 23 dez. 2018

_____. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial 1.426.598/PR. Voto da Min. Nancy Andrighi, p.5. Relator: Min. Nancy Andrighi. Data de julgamento: 19 out. 2017, Terceira Turma. Data de publicação: 30 out. 2017. Disponível em : <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&seque ncial=77422242&num_registro=201302644675&data=20171030&tipo=51&formato=PDF>. Acesso em 02 jan. 2019.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial 1.426.598/PR. Relator: Min. Nancy Andrighi. Data de julgamento: 19 out. 2017, Terceira Turma. Data de publicação: 30 out. 2017. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&seque ncial=77638592&num_registro=201302644675&data=20171030&tipo=5&formato=PDF> Acesso em 16 jan. 2019.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial 1195642/RJ. Relator: Min. Nancy Andrighi. Data de julgamento: 13 nov. 2012, Terceira Turma. Data de publicação: 21 nov. 2012. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&seque ncial=25733695&num_registro=201000943916&data=20121121&tipo=5&formato=PDF> Acesso em 20 dez. 2018

_____. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial 1728068/SP. Relator: Min. Marco Aurélio Belizze. Data de julgamento: 05 jun. 2018, Terceira Turma. Data de publicação: 08 jun. 2018. Disponível em: <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/595911051/recurso-especial-resp-1728068-sp-2017-0312873-5/inteiro-teor-595911070?ref=juris-tabs>>. Acesso em 15 jan. 2019.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Súmula 130: A empresa responde, perante o cliente, pela reparação de dano ou furto de veículo ocorridos em seu estacionamento. In Súmulas. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/docs_internet/revista/eletronica/stj-revista-sumulas-2010_9_capSumula130.pdf>. Acesso em 10 jan. de 2018.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Súmula 145: No transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave. In Súmulas. Disponível em: <[http://www.stj.jus.br/SCON/sumanot/toc.jsp?livre=\(sumula%20adj1%20%27145%27\).s ub](http://www.stj.jus.br/SCON/sumanot/toc.jsp?livre=(sumula%20adj1%20%27145%27).sub)>. Acesso em 10 dez. 2018.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Súmula 479: As instituições financeiras respondem objetivamente pelos danos gerados por fortuito interno relativo a fraudes e delitos praticados por terceiros no âmbito de operações bancárias. Disponível em: <http://www.coad.com.br/busca/detalhe_16/2409/Sumulas_e_enunciados> Acesso em 10 jan. 2018.

_____. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário 591.874/MS. Relator: Min. Ricardo Lewandowski. Data de julgamento: 26 ago. 2009, Tribunal Pleno. Data de publicação: 18 dez. 2009. Disponível em:

<<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=607037>>. Acesso em 21 dez. 2018.

_____. Supremo Tribunal Federal. Súmula 187: A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva. In Súmulas. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=187.NUME.%20NAO%20S.FLSV.&base=baseSumulas>>. Acesso em 15 dez. 2018.

_____. Supremo Tribunal Federal. Súmula 545: Preços de serviços públicos e taxas não se confundem, porque estas, diferentemente daqueles, são compulsórias e têm sua cobrança condicionada à prévia autorização orçamentária, em relação à lei que as instituiu. In Súmulas. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=545.NUME.%20NAO%20S.FLSV.&base=baseSumulas>>. Acesso em 20 dez. 2018.

_____. Tribunal de Justiça de Minas Gerais. Apelação Cível 10209120074387001/MG. Relator: Desembargador Amorim Siqueira. Data de julgamento: 04 nov. 2018. Data de publicação: 23 nov. 2018. Disponível em: <<https://tj-mg.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/651870420/apelacao-civel-ac-10209120074387001-mg?ref=juris-tabs>>. Acesso em 24 dez. 2018.

_____. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e territórios. Apelação Cível 20160510060729/DF. Relator: Desembargador Alvaro Ciarlini. Data de julgamento: 25 jul. 2018, 3º Turma Cível. Data de publicação: 30 jul. 2018. Disponível em: <<https://tj-df.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/606204295/20160510060729-df-0005982-5220168070005/inteiro-teor-606204319?ref=serp>>. Acesso em 24 dez. 2018.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 32. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Atlas, 2018.

CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de direito do consumidor. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

_____. Programa de responsabilidade civil. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2015.

DE MELO, Celso Antônio Bandeira. Curso de Direito Administrativo. 30º ed. São Paulo: Malheiros, 2013.

DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito civil Brasileiro: Responsabilidade Civil. Vol.7. 17ºed. São Paulo: Saraiva, 2003.

ENUNCIADO Nº 47. Conselho de Justiça Federal, I Jornada de Direito Civil. Disponível em: <<http://www.cjf.jus.br/enunciados/enunciado/741>>. Acesso em: 20 dez. 2018.

FALCÃO, André; NOBRES, Juirana. 200 mil pessoas pulam roleta de ônibus todo mês na Grande Vitória. Portal G1. 07 out. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/espirito->

santo/noticia/2014/10/200-mil-pessoas-pulam-roleta-de-onibus-todo-mes-na-grande-vitoria.html>. Acesso em 19 fev. 2019.

G1. Assaltos a ônibus em Fortaleza crescem 51% em 2017, diz sindicato. Portal G1. 10 jan. 2018. Disponível em:< <https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/assaltos-a-onibus-em-fortaleza-crescem-51-em-2017-diz-sindicato.ghtml> >. Acesso em 02 jan. 2019.

____. Biometria facial é cadastrada por 95% dos estudantes usuários de ônibus, em João Pessoa, diz Sintur. Portal G1. 20 nov. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2018/11/20/biometria-facial-e-cadastrada-por-95-dos-estudantes-usuarios-de-onibus-em-joao-pessoa-diz-sintur.ghtml> >. Acesso em 10 jan. 2019.

____. Número de roubos em ônibus em SP cresce 55% no trimestre; veja vídeos de assaltos. Portal G1. 03 maio 2017. Disponível em:<<https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/numero-de-roubos-em-onibus-em-sp-cresce-55-no-trimestre-veja-videos-de-assaltos.ghtml>>. Acesso em 02 jan. 2019.

____. Roubos em transporte público sobem 67% em um ano, aponta Segurança do DF. Portal G1. 16 mar. 2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/roubos-em-transporte-publico-sobem-67-em-um-ano-aponta-seguranca-do-df.ghtml>>. Acesso em 02 jan. 2019.

____. Salvador tem média de 8 assaltos a ônibus por dia, diz polícia. Portal G1. 25 maio 2017. Disponível em:<<https://g1.globo.com/bahia/noticia/salvador-tem-media-de-8-assaltos-a-onibus-por-dia-diz-policia.ghtml>>. Acesso em 02 jan. 2019.

GAGLIANO, Pablo Stolze. PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Novo curso de direito civil, volume 4: tomo II: contratos em espécie. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

_____. Novo curso de direito civil, v. 3: responsabilidade civil. 15. ed. – São Paulo: Saraiva, 2017.

GODOY, Claudio Luiz Bueno de. Responsabilidade civil pelo risco da atividade: uma cláusula geral no Código Civil de 2002. Coleção professor Agostinho Alvim, coordenação Renan Lotufo. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

GOMES, Orlando. Contratos. 18 ed. Atualização e notas de Humberto Theodoro Junior. Rio de Janeiro: Forense, 1998.

GOMES. Helton Simões. Como funciona o reconhecimento facial? Entenda a tecnologia que lê o rosto. UOL. 11 de Outubro de 2018. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/tecnologia/noticias/redacao/2018/10/11/entenda-a-tecnologia-por-tras-do-reconhecimento-facial.htm> >. Acesso em 10 de jan de 2019.

GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito Civil Brasileiro, vol. III: Contratos e atos unilaterais. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2018.

_____. Direito civil brasileiro, volume 4: responsabilidade civil. 13. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

HIRONAKA, Giselda Maria Fernandes Novaes. Responsabilidade Pressuposta. Belo Horizonte: Del Rey, 2005.

MAISPB. Passe Legal é maioria entre usuários de JP. 14 jan. 2019. Disponível em: <<http://www.maispb.com.br/323103/passe-legal-ja-e-utilizado-por-75-dos-usuarios-do-transporte-publico-em-jp.html>>. Acesso em 12 jan. 2019.

MARINHO, Nilson; PALMA, Amanda. Câmeras em ônibus ajudam a identificar fraudes com gratuidade e meia passagem. Correios. 03 ago. 2017. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/cameras-em-onibus-ajudam-a-identificar-fraudes-com-gratuidade-e-meia-passagem>. Acesso em 12 jan. 2019.

MARZAGÃO, Gustavo Henrique Bretas. Relação de causalidade no Direito Penal. Teorias da equivalência das condições, da causalidade adequada e da imputação objetiva sem mistérios. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 9, n. 395, 6 ago. 2004. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/5539>>. Acesso em: 20 dez. 2018.

NORONHA, Fernando. Direito das obrigações. São Paulo: Saraiva, 2003. v. I.

NUNES, Luiz Antonio Rizzato. Comentários ao Código de Defesa do Consumidor. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

_____. Curso de direito do consumidor. 4. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2015.

PEDUZZI, Pedro. Estudo do Ipea mostra que 65% da população usam transporte público nas capitais. Agência Brasil, Brasília, 04 maio 2011. Disponível em: <<http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2011-05-04/estudo-do-ipea-mostra-que-65-da-populacao-usam-transporte-publico-nas-capitais>>. Acesso em: 14 dez. 2018.

PELEGI, Alexandre. Ônibus de BH perdem mais de R\$ 1 milhão por mês com 'pula-catracas'. Diário do transporte. 29 set. de 2018. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2018/09/29/onibus-de-bh-perdem-mais-de-r-1-milhao-por-mes-com-pula-catracas/>>. Acesso em 19 fev. 2019.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. Responsabilidade Civil. 12. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2018.

R7. Veja a lista das cidades mais populosas do Brasil. 30 ago. 2017. Disponível em: <<https://noticias.r7.com/brasil/veja-a-lista-das-cidades-mais-populosas-do-brasil-30082017>>. Acesso em 2 jan. 2019.

SOUZA, Beatriz. Transporte público é prioridade? Pois veja estes números. Exame, São Paulo, 29 jul. 2014. Disponível em < <https://exame.abril.com.br/brasil/5-provas-de-que-o-transporte-publico-deveria-ser-prioridade/> >. Acesso em: 10 dez. 2018.

TARTUCE, Flávio. Direito civil, v. 2: direito das obrigações e responsabilidade civil. 13. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2018.

_____. Direito civil, v. 3: teoria geral dos contratos e contratos em espécie. 13. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2018.

_____. Manual de responsabilidade civil: volume único. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2018.

_____. Responsabilidade civil objetiva e risco: a teoria do risco concorrente. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2011.

TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim Assumpção. Manual de direito do consumidor: direito material e processual. 7. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método.